



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 143 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i jernbanelova og einsskilde
andre lover (reform av jernbanesektoren)

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	5	5	Lovføresegner om erverv av grunn	19
			5.1	Erverv av grunn etter reforma	19
2	Bakgrunnen for lovframlegget	5	5.2	Pantelova	19
			5.3	Tinglysingslova	20
3	Høyring	6	5.4	Matrikkellova	20
3.1	Alminneleg høyring	6	6	Plan- og bygningslova	22
3.2	Generelle merknader frå høyringsinstansane	7	7	Forvaltningslova	22
3.3	Andre merknader og eigne lovframlegg frå høyringsinstansane ..	7	8	Offentleglova	23
4	Jernbanelova	10	9	Mållova	23
4.1	Generelt om lova	10	10	Arkivlova	23
4.2	Unntak frå lova	10	11	Økonomiske og administrative konsekvensar	24
4.3	Ansvar for sikker drift	10	12	Særskilde merknader	25
4.4	Tilgang til rullande materiell	11		Forslag til lov om endringar i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)	27
4.5	Tilgang til verkstadinfrastruktur mv.	12			
4.6	Tilgang til felles billett- og informasjonssystem	13			
4.7	Klage på vedtak etter § 10	13			
4.8	Nedlegging av private planovergangar	13			
4.9	Styrking av tilsynsheimelen	15			
4.10	Varslarvern	17			
4.11	Nasjonale vernebuing	18			



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 143 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 10. juni 2016,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram lovendringar som er naudsynte ved gjennomføringa av Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren (meldinga). Endringane er etter departementets syn føremålstenlege i ein reformert sektor av omsyn til tryggleik, konkurranse og den nasjonale samfunnstryggleiken og vernebuinga. Det er òg gjort greie for departementets vurderingar der det ikkje er funnet naudsynt med lovendringar, men der høvet til andre lover vert påverka av reforma. Dette gjeld særleg plan- og bygningslova, forvaltningslova, offentleglova, mållova og arkivlova.

Departementet gjer framlegg om endringar i jernbanelova som går ut på å presisere kven som har ansvaret for å ta vare på tryggleiken, stille opp krav om likeverdige vilkår for konkurranse, styrke lovheimlane for tilsynsmyndigheiten, verne om dei som varslar om moglege brot på jernbanelova og for å trygge den nasjonale vernebuinga. Det vert òg gjort framlegg om endringar i pante-lova, tinglysingslova og matrikkellova for å syte for at dei nye einingane som vert oppretta med jernbanereforma får effektive og gode prosessar, særleg knytt til erverv av grunn.

Endringar i lov knytt til skatte- og avgiftshøve vert lagt fram av Finansdepartementet.

Departementet tek sikte på at dei framlagde endringane skal gjelde frå 1. januar 2017.

2 Bakgrunnen for lovframlegget

Meldinga skildrar ei reform av dagens jernbanesektor. Strukturelle hovudtrekk ved reforma er at Jernbaneverket vil bli omdanna til eit statsforetak som følgjer statsforetakslova (infrastrukturforetaket) og eit direktorat. Infrastrukturforetaket skal ha ansvar for operative oppgåver som drift, vedlikehald og bygging av jernbaneinfrastruktur, trafikkstyring mv.

Direktoratet vil ha ansvar for strategiske og styrande oppgåver, dvs. langsiktig planlegging av infrastruktur, bestilling av togtilbod, koordinering av trafikktilbodet på jernbanen og samordning av tilbodet med annan kollektivtransport. Vidare vil direktoratet ha eit overordna og heilskapleg ansvar for tryggleik og vernebuing for jernbanen som del av eit samla transportsystem.

Reforma legg opp til meir konkurranse om persontransport med tog. Utføring av fleire bygge-, drifts- og vedlikehaldsoppgåver skal gradvis utsetjast for konkurranse.

NSB-eigde Mantena, som driv vedlikehaldstenester på rullande materiell, vil bli eit sjølvstendig selskap direkte under Samferdselsdepartementet. Eigedomsselskapet ROM Eien-

dom AS vil bli overført til det nye infrastrukturforetaket. Vidare vil rullande materiell bli overført frå NSB AS og overteke av eit nyoppretta aksjeselskap underlagd Samferdselsdepartementet. Dette togmateriellet vil brukast av dei togselskapa som vinn konkurranse om trafikkpakkane.

Det er ei målsetting at dei nye einingane som vert stifta både kan drive effektivt og føre prosesser som tryggjer omsyna til god forvaltningskikk, god framdrift i prosjekter, open og demokratisk planlegging i samråd med andre berørte partar osv.

Det er ønskeleg at det nye infrastrukturforetaket blir sett i lik stilling som Jernbaneverket er i dag når det gjeld prosessane knytt til erverv av grunn. Behova for lovendringar er for det første knytt til den nye organiseringa av Jernbaneverket, som i dag er ein statleg etat under Samferdselsdepartementet. Dei langt fleste lovregulerte oppgåvene som Jernbaneverket gjer i dag vil bli tatt over av eit statsforetak skilt ut frå staten som eige rettssubjekt.

Reforma vil føre til ei organisering av jernbanesektoren som opnar for fleire aktørar, nemleg fleire persontogselskap og leverandørar. I ein reformert sektor er det av den grunn eit særskild behov for å gjere tydeleg jernbaneverksemdene sitt ansvar for å ta vare på tryggleika for sin del av jernbanesystemet. Dette omfattar òg ansvaret for å styre sine leverandørar. For å syte for eit fullnøyande tilsyn med ein reformert sektor er det etter departementet sitt syn òg naudsynt å styrke vernet om varslarar.

Konkurranseutsetting og opprettinga av eit statsforetak med ansvar for den operative drifta vil kunne svekkje mogleighetene staten har til å løyse dei nasjonale vernebuingsomsyna gjennom styring av aktørane. For å oppretthalde den naudsynte graden av vernebuing og samtidig sikre likebehandling av dei ulike aktørane som driv aktivitet knytt til jernbane, har Samferdselsdepartementet, i samråd med Forsvarsdepartementet, kome til at det er naudsynt å innføre ein nasjonal vernebuingsheimel i jernbanelova.

3 Høyring

3.1 Alminneleg høyring

Samferdselsdepartementet sendte 8. mars 2016 ut eit høyringsnotat med framlegg til endringar i jernbanelova og einskilde andre lover i samband med gjennomføring av jernbanereforma. Høy-

ringsfristen var 19. april 2016. Høyringa blei publisert på departementets heimeside og sendt direkte til følgjande instansar:

Departementa
Jernbaneverket
Konkurransetilsynet
Riksadvokaten
Riksarkivet
Statens jernbanetilsyn
Statens kartverk
Fylkesmennene

Fylkeskommunane

Oslo kommune – Bymiljøetaten

ABB Eiendom
Akershusmuseet
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Bergen Elektriske Sporvei
Boreal Transport Midt-Norge AS
Borregaard AS
Bybanen AS
CargoLink AS
CargoNet AS
Finans Norge
Flytoget AS
Green Cargo AB
Grenland Rail AS
Hector Rail AB
Hellik Teigen AS
Keolis Norge AS
KS
Landsorganisasjonen i Norge
LKAB Malmtrafikk AB
LKAB Malmtrafikk AS
Museene i Sør-Trøndelag AS
NHO Logistikk og Transport
NHO Transport
Norges Bondelag
Norsk Industriarbeidermuseum
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen
Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen
Norsk Jernbanemuseum, Jernbaneverket
Norsk Lokomotivmannsforbund
NSB AS
NSB Gjøvikbanen AS
Næringslivets Hovedorganisasjon
Oslo Havn KF
Ruter AS
SJ AB
Sporveien T-banen AS
Sporveien Trikken AS

Stiftelsen Buskerudmuseene
 Sydvaranger Malmtransport AS
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Tågakeriet i Bergslagen AB
 Vest-Agder-museet IKS

Følgjande instansar har hatt realitetsmerknader til framlegget:

Justis- og beredskapsdepartementet
 Kommunal- og moderniseringsdepartementet
 Olje- og energidepartementet

Jernbaneverket
 Riksarkivet
 Statens jernbanetilsyn

Advokatforeningen
 Arbeidsgiverforeningen Spekter
 CargoLink AS
 CargoNet AS
 Flytoget AS
 Landsorganisasjonen i Norge
 Norges Bondelag
 Norsk Lokomotivmannsforbund
 Norsk Redaktørforening
 Norsk Journalistlag
 Norsk Presseforbund

Følgjande instansar har ikkje hatt merknader til lovforslaget:

Arbeids- og sosialdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Utenriksdepartementet

KS
 NSB AS
 SJ AB

Generelle merknader og høyringsinstansanes egne framlegg til endringar er omtala i kapittel 3.2 og 3.3. Merknader til departementets framlegg vert drøfta tematisk i kapittel 4 og 5.

3.2 Generelle merknader frå høyringsinstansane

Riksarkivaren er glad for at Samferdselsdepartementet meiner at infrastrukturforetaket bør følgje dei alminnelege reglane i arkivlova etter omdanninga, og deler dei vurderingane som ligg bak. Riksarkivaren er innstilt på å etterkomme ønsket om vedtak etter arkivlova § 20.

Jernbaneverket har ein overordna merknad om at det bør gjerers ein heilskapleg gjennomgang av jernbanelova. Etter at lova blei vedtatt i 1993 har særleg EØS-avtala ført med seg endringar som har gitt lova ein vanskeleg tilgjengeleg struktur. Den inneheld i følgje Jernbaneverket òg ein del uklarheiter. Saman med endringane som følgjer av jernbanereforma skapar dette eit inntrykk av at lova bør omarbeidas.

Flytoget AS støtter departementets konklusjonar om at infrastrukturforetaket skal vere underlagt krav i offentleglova og arkivlovas regler om offentleg arkiv, då det er naudsynt å sikre innsyn i prioriteringar og avgjerder, og med tanke på dei betydelege ressursane som vil bli forvalta av det nye statsforetaket.

Norsk Redaktørforening, Norsk Presseforbund og Norsk Journalistlag stiller seg positive til departementets vurderingar om offentleglova og arkivlova.

Arbeidsgiverforeningen Spekter er positiv til dei framlagte endringane, og støtter tiltak som kan bidra til effektive prosesser for erverv av grunn i samband med utbygging og fornying av jernbanen.

Norsk Lokomotivmannsforbund peiker på at lovheimelen til å stille krav om vandel i forskrift ikkje er nytta av tilsynsmyndigheiten. Etter deira syn er det naudsynt med krav til plettfri vandel for å kunne få utstedt førarbevis og sertifikat for å kunne køyre tog.

CargoLink AS har ein generell merknad om at det er viktig at reglane for tryggleik og utføring av tilsyn må vere like og praktiserast likt mellom EØS-statane.

CargoNet AS peiker på at dei ofte får tilbakemeldingar frå sine leverandørar på at det ikkje alltid er like enkelt å etterleve myndigheitskrava, og at det er lite harmonisering av leverandørstyringa i EU. Dei ønskjer ein effektiv og harmonisert metode for dette, særleg når talet på jernbaneverksemdar og leverandørar aukar.

3.3 Andre merknader og egne lovframlegg frå høyringsinstansane

Jordskiftelova

Jernbaneverket har merknader til forståinga av jordskiftelova § 1-5. Sidan det er infrastrukturforetaket som vil bli eigar av køyrevegen, legg *Jernbaneverket* til grunn at foretaket faller inn under partstilknytningskravet i jordskiftelova § 1-5 tredje ledd i kraft av å være enten «offentleg styresmakt» eller «andre tiltakshavarar». *Jernbane-*

verket oppmodar departementet til å avklare kva for eit av de to alternativa som gjeld for føretaket, og til å avklare kva som ligg i vilkåret «med heimel til å ekspropriere til tiltak og anlegg». Betyr dette at føretaket før krav om jordskifte må ha søkt om ekspropriasjon og fått innvilga slik søknad av direktoratet, eller er det tilstrekkeleg for å krevje jordskifte at mulighetene for å kunne søke om ekspropriasjon er til stede?

Samferdselsdepartementet har ikkje hatt til hensikt å utvide heimelen i jordskiftelova § 1-5 tredje ledd slik at infrastrukturføretaket vert omfatta av den særskilte heimelen til å krevje jordskifte. Infrastrukturføretaket vil ikkje vere ei offentleg styresmakt eller annan tiltakshavar med heimel til å ekspropriere til tiltak og anlegg, jf. jordskiftelova § 1-5 tredje ledd. Heimelen etter § 1-5 tredje ledd heng saman med heimel til å ekspropriere. Sidan Jernbanedirektoratet skal ha heimel til å ekspropriere er det difor ikkje naturleg å utvide tredje ledd slik at infrastrukturføretaket vert omfatta. Infrastrukturføretaket kan på same måte som andre grunneigarar i eit jordskifteområde krevje jordskiftesak i medhald av § 1-5 fyrste ledd.

Energi- og vassdragslovgivinga

Olje- og energidepartementet peiker på at høvet til energi- og vassdragslovgivinga ikkje er omtala i høyringsnotatet, og viser til behov for å avklare desse spørsmåla i det vidare arbeidet. Elles har *Olje- og energidepartementet* ingen merknader.

Samferdselsdepartementet har hatt som siktemål i arbeidet med reforma at infrastrukturføretaket ikkje skal ha nokon særstilling i høvet til energi- og vassdragslovgivinga. Det vert for tida greia ut korleis infrastrukturføretaket kan oppfylle krava i energi- og vassdragslovgivinga, då Jernbaneverket så langt har vore omfatta av unnataka som følgjer av energilova § 1-4. Avhengig av utfallet av denne utgreiinga vil departementet vurdere behov for å gjere lovendringar og vil eventuelt komme tilbake til dette ved eit passande høve.

Sertifisering av førarar

Norsk Lokomotivmannsforbund og Landsorganisasjonen i Norge gjer framlegg om fleire presiseringar og endringar i jernbanelova enn det som går fram av høyringsnotatet. Det eine framlegget handlar om jernbanelovas krav til sertifisering av førarar i § 3 d og § 3 g. Forbundet meiner det bør gå fram av lovtæksta i § 3 d at det må vere eit uavhengig, overordna organ som har ansvaret for å sertifisere lokomotivførarar. Dei samanliknar

dagens ordning med at eigarar av eit lastebilsselskap skulle gi sine sjåførar førarkort for lastebil/vogn tog. Det er etter forbundets syn sannsynleg at omfang og kvalitet på opplæringa av jernbanepersonell etter reforma kan bli ein konkurransefaktor som er eigna til å svekke tryggleiken på norsk jernbane. Eit uavhengig sertifiseringsorgan vil difor sikre at kvaliteten på opplæringa ikkje vert svekka i ein konkurransesituasjon.

Samferdselsdepartementet viser til at dagens ordning for sertifisering av førarar inneheld ein offentlig godkjenning i form av førarbevis. Dette kjem i tillegg til den interne utferdinga av sertifikat som jernbaneverksemnda er ansvarleg for å utføre. Verksemnda sine rutinar og prosedyrar for kompetansestyring og utferding av sertifikat er gjenstand for tilsyn gjennom ordninga med tryggleikssertifikat for jernbaneføretak og tryggleiksgodkjenning for infrastrukturforvaltar. Dagens ordning fungerer etter departementets syn godt, og det overordna inntrykket er at verksemdene handterer denne ordninga på ein god måte. Samanlikninga med situasjonen for lastebilsjåførar passer etter departementets syn ikkje så godt, sidan det ikkje er nokon tilsvarende systembasert tilnærming til verksemdenes risikohandtering innanfor vegtransporten som det er innanfor jernbane. Om det skulle dukke opp nokon nye jernbaneføretak er dei forplikta til å følgje dei same krava til kompetansestyring som dei føretaka som driv i dag, og deira førarar må oppfylle dei same læremåla som dagens førarar.

Krav til køyre- og kviletider

Norges Lokomotivmannsforbund og Landsorganisasjonen i Norge gjer framlegg om at det vert innført ein lovheimel i jernbanelova § 6 til å stille nærare krav til køyre- og kviletider for personell som utfører tryggleiksarbeid, liknande det som gjeld for tungtransport på veg. Dette er basert på at ein rapport frå TØI har vist at ein stor del av lokomotivførarar har duppa av på jobb, og at dette er årsaka til 13 % av dei såkalla passhendingane. Særleg for godstog er dette eit stort problem, fordi desse toga ofte får ruteleie på natta, og det er eit stort tidspress på førarane om å køyre på tida. Særleg blant dei mindre togselskapa skal det vere vanskeleg å lage turnusar som er tilfredsstillande for å ha vakne førarar. Dei meiner det må presiserast i lovtæksta at ansvaret for leverandørar òg gjeld arbeidsmiljølova og jernbanens køyre- og kviletider. *Norsk Lokomotivmannsforbund* gjer òg framlegg om at det skal vere krav til elektronisk kontroll av køyre- og kviletid på alle trekraftkøyretoy i Noreg, og mellom Sverige og Noreg.

Samferdselsdepartementet meiner det også her er eit monaleg skilje mellom jernbane- og vegtransport ved at man i jernbanesektoren har krav til tryggleikstyringssystemer som grunnlag for tryggleikssertifikat. Det skal takast omsyn til alle kjende risikoar. Dette gjeld òg risiko for at førarane vert trøytt som følgje av køyringa. Hovudregelen i arbeidsmiljølova § 10-1 fyrste ledd krevjar at arbeidstidsordningane vert organisert slik at det er mogleg å ivareta tryggleiksomsyn. For førarar i grensekryssande jernbanetransport gjeld det egne føresegnar om m.a. arbeidstid, køyretid og pausar. Dette gjer det etter departementets syn unødig med ein eigen regulering av køyre- og kviletider i jernbanesektoren.

Samferdselsdepartementet meiner det finst tilstrekkelege moglegheiter for Arbeidstilsynet til å kontrollere om føresegnene om arbeidstid er oppfylt, sidan alle tog må følgje den oppsette ruta og avvik og forseinkingar vert registrert. Det er difor ein heilt annan situasjon for jernbane enn innanfor vegtransporten.

Pensjonsvilkår

Norges Lokomotivmannsforbund og Landsorganisasjonen i Norge meiner at pensjonsvilkår bør vere del av arbeidsvilkåra til dei tilsette hos dei som får tildelt avtale om persontransport med jernbane gjennom konkurranse.

Samferdselsdepartementet vurderer denne problemstillinga nærare som ein eigen sak. Departementet gjer ikkje framlegg om nokon endring i dei aktuelle føresegnene i jernbanelova om dette no.

Heimel for overtredingsgebyr

Statens jernbanetilsyn argumenterer for innføring av ein heimel for å ileggje overtredingsgebyr. Tilsynet viser til Prop. 62 L (2015–2016) der det vises til særlovgivinga for egne sanksjonsreglar, og at det m.a. er heimel for overtredingsgebyr i framlegga til ny taubanelov og tivoli lov. Tilsynet meiner det er naudsynt med eit slikt sanksjonsmiddel i visse høve, og at tilsynet som organisasjon er godt rusta til å utferdige slike gebyr. I tillegg peiker tilsynet på at ein slik heimel trengs for å kunne oppfylle Noregs plikter etter EØS-avtala når direktiv 2012/34/EU vert tatt inn i EØS-avtala, sidan marknadsovervakingsorganet må kunne utferdige bøter i medhald av artikkel 56. Tilsynet held fast ved at det uansett bør vurderast ein hei-

mel for overtredingsgebyr ved neste revisjon av regelverket.

Samferdselsdepartementet slutter seg til vurderinga av at det kan vere naudsynt med fleire administrative sanksjonsmiddel for tilsynsmyndigheiten i visse høve. Likevel bør det etter departementets syn gjeres ein nærare utgreiing av kva for sanksjonsmiddel som er mest høvelege og i kva for situasjonar det kan vere aktuelt å bruke dei. Departementet visar i den samanheng til Prop. 62 L (2015–2016) side 8, der det går frem at ein heimel «for administrative sanksjoner bør bare innføres etter en grundig vurdering av behovet veid opp mot betenkelighetene, og med utgangspunkt i de anbefalingene om bruk av administrative sanksjoner som gis i proposisjonen». Ein slik grundig vurdering har no starta opp med tilsynets framlegg, og departementet sluttar seg til at det bør vere eit siktemål å gjere framlegg om ein slik heimel ved neste revisjon av jernbanelova.

Grunngjeving av avvik i tilsynsrapportar

CargoLink AS ber om ein endring i lovteksten som klart og tydeleg stiller krav til Statens jernbanetilsyn om «sikkerhetsmessig begrunnelse for ethvert avvik ved utstedelse av tilsynsrapporter», og anfører at dette vil styrke jernbanetryggleiken på sikt.

Samferdselsdepartementet viser i denne samanheng til forvaltningslovas krav til grunngjeving av forvaltningsvedtak, og har ikkje grunn til å tru at Statens jernbanetilsyn ikkje grunngjer dei vedtaka dei gjer i tråd med krava i forvaltningslova.

Inndraging av sertifikat

Norsk Lokomotivmannsforbund og Landsorganisasjonen i Norge meiner at det må gå tydeleg fram av lova at tilsynet har rett til å kalle tilbake førarbevis ved grove brot på jernbanelova og føreskrifter. Dei gjer òg framlegg om at tilsynet skal ha tydeleg heimel til å inndra sertifikat til jernbaneselskap.

Samferdselsdepartementet viser til den noverande heimelen i jernbanelova § 3 g til å kalle tilbake den offentlege godkjenninga. Det må etter departementets syn vere eit relevant lovbrott for utøvinga av yrket som førar som kan føre til ein tilbakekalling av førarbeviset. Også her er forvaltninga bunden av dei krava som elles gjeld til god forvaltningsskikk; at man ikkje kan leggje vekt på utanforliggende omsyn osv.

4 Jernbanelova

4.1 Generelt om lova

Jernbanelova er i hovudsak innretta som ei heimelslov med nærare fullmakter til Kongen, departementet og tilsynsmyndigheita til å fastsetje utfyllande reglar i form av forskrifter. Lova har fleire gonger blitt endra, m.a. ved gjennomføring av nye krav i EØS-avtala, slik at dei fleste reglane rettar seg mot ulike roller i sektoren. Dette gjeld m.a. «tilsynsmyndighet», «kjøreveiens eier» og «den som vil drive kjørevei eller trafikkvirksomhet». Sjølv om reforma ikkje endrar på ansvarsområda til dei ulike rollene vil reforma likevel røre ved einskilde føresegner i lova, slik at dei anten blir utdatert, treng presisering, må få utvida sitt verkeområde eller utløyser behov for styrka tilsyn.

Kapittel II A kom inn i jernbanelova i 2005, sjå m.a. Ot.prp. nr. 45 (2004–2005). Saman med ny § 7 b og § 11 a var desse føresegnene meint å leggje til rette for konkurranse om persontransport på jernbane på mest mulig like vilkår. Det er her gitt ein forskriftsheimel for tilrettelegging for og gjennomføring av konkurranse (§ 8 a), krav til at konkurranse skal foregå på like og ikkje-diskriminerande vilkår (§ 8 b), føresegner om at departementet kan utferde pålegg om å stille produksjonsmiddel til rådvelde for annan verksemd som blir tildelt avtale om persontransport med jernbane (§§ 8 c, 8 d og 8 e), heimel til å utferde pålegg om å utlevere naudsynt informasjon og om å gi gjensidig reiseinformasjon og sal av billetter i samband med konkurransar (§§ 8 f og 7 b) og heimel til å føre tilsyn og kontroll med konkurransevilkår (§ 11 a).

Seinare har det blitt tatt inn føresegner som gir heimel til å gjennomføre den såkalla kollektivtransportforordninga (forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei) og ei føresegn som sikrar dei tilsette sine rettar ved konkurranse om persontransport med jernbane (§ 8 g). I tillegg blei det i 2008 oppretta eit marknadsovervakingsorgan som ein del av Statens jernbanetilsyn. Dette organet nyttar seg av departementets tilsyns- og kontrollheimlar i § 11 a etter delegasjon. Marknadsovervakingsorganet sine oppgåver og myndigheit er regulert nærare i forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskrifta) § 1-3 og kapittel 8, og forskrift 5. februar 2003 nr. 135 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet (fordelingsforskrifta) §§ 9-4, 9-5 og 9-6.

4.2 Unntak frå lova

Gjeldande rett

Etter § 2 bokstav c kan departementet heilt eller dels gi unntak frå lova når staten eig meir enn 50 % og lova sine omsyn kan takast hand om på anna vis. Det går fram av Ot.prp. nr. 63 (1992–93) side 22 at regelen er ei vidareføring frå § 13 i 1858-lova og § 1 i 1884-lova. Årsaka var å gje unntak frå krava til tilsyn og driftsløyve for dåverande Norges statsbaner, m.a. fordi NSB sjølv hadde tilsyn med privatbanar. Staten hadde i alle høve styringsretten i selskapet med ein eigardel på over 50 %, og omsyna bak lova kunne dermed takast hand om gjennom eigarstyring.

Framlegget i høyringsnotatet

I dag er det ikkje lenger aktuelt å gi unntak frå lova berre ut i frå statens eigarskap, sjølv om staten gjennom si eigarstyring kan syte for at lova sine omsyn takast hand om. Regelen er utdatert både grunna måten staten utøver eigarstyring på og den noverande oppbygginga av jernbanesektoren. Bruk av unntaksheimelen kan medføre at jernbaneføretak og andre selskap vert diskriminert. Dette er ikkje ynskjelege tilhøve i jernbanesektoren, korkje i dag eller slik sektoren vart sjåande ut etter jernbanereforma. I ein sektor med konkurranse er det ikkje mogeleg å stille selskap som staten eig i ei anna stilling enn andre. Slike unntak vil òg etter alt å døme vere i strid med EØS-avtala, der det ikkje er opning for å gi unntak frå krava til driftsløyve (lisens og tryggleikssertifikat) eller andre regler om tilsyn osb. Etter at Statens jernbanetilsyn vart oppretta i 1996 kan heller ikkje andre føre tilsyn med reglar i jernbanelovgjevinga når Statens jernbanetilsyn gjer det.

Departementet ser det som nyttig å behalde unntaksheimelen i § 2 bokstav a og b.

Departementet gjer framlegg om at mogelegheita til å gi unntak etter § 2 bokstav c vert oppheva. Det fører òg med seg ei omskriving av den attverande delen av § 2.

4.3 Ansvar for sikker drift

Gjeldande rett

Det kjem tydeleg fram i forskrifter til jernbanelova at det er den einskilde jernbaneverksemda som har ansvaret for at verksemda er sikker. Dette er òg eit prinsipp som følgjer av EØS-avtala, sjå direktiv 2004/49/EF artikkel 4 nr. 3 og 4. Gjeldande forskrifter er vedteke med heimel i jern-

banelova § 6, som gir departementet myndigheit til å fastsetje nærare forskrifter om m.a. forhold knytt til tryggleiken på jernbanen.

Framlegget i høyringsnotatet

Departementet ser føre seg at drifts- og vedlikehaldsoppgåvene som er egna for det, gradvis vert konkurranseutsett. Ulike modeller for å gjere dette samstundes som at ein sikrar best mogleg tilgjenge og kvalitet i infrastrukturen vert vurdert. Uansett korleis denne konkurranseutsettinga vert gjennomført, er det viktig at infrastrukturføretaket syter for ein fullnøyande tilstandskontroll, følgjer opp leverandørane aktivt og finner modeller for arbeidet som syter for rask feilretting og tryggleik på ein god måte. Leverandørar kan ta på seg eit større sjølvstendig ansvar for infrastrukturen sin tilstand ved å t.d. gå inn i funksjonskontraktar, sjå kapittel 4.4.1 i meldinga. Vidare vil det som ein mogleg følgje av reforma kome fleire aktørar til på jernbanenettet, og det gir fleire relasjonar mellom dei ulike rollene i sektoren enn i dag.

Departementet meiner det er viktig å ikkje rokke ved prinsippet om at det er den verksemda som har tillating som har heile ansvaret for drifta av verksemda. Dette gjeld òg når verksemda tek i bruk ulike underleverandørar. Dette prinsippet følgjer som nemnd av EØS-avtala, og går i dag fram av forskrifter vedteke av Statens jernbanetilsyn. Det gjeld både for jernbaneverksemd på det nasjonale jernbanenettet og for sporvagn, tunnelbane og liknande. Ved å konkretisere dette i § 6 i jernbanelova vert det meir tydeleg for framtidige utøvarar av jernbane- eller jernbanerelatert verksemd i Noreg at ein ikkje kan seie frå seg ansvaret for tryggleiken ved å setje ut arbeid til leverandørar.

I tillegg legg departementet fram ein lovregel som presiserer at den som driv jernbaneverksemd har eit sjølvstendig ansvar for å stanse drifta når omsynet til tryggleiken krev det. Dette følgjer i dag av forskrifter fastsatt av Statens jernbanetilsyn med heimel i § 6 annet ledd. Departementet meiner det er føremålstenleg at denne regelen òg går fram av lova.

Merknader i høyringa

Statens jernbanetilsyn gjer framlegg om at ordlyden i framlegget til § 6 annet ledd siste punktum vert endra slik at det kjem fram på ein tydeleg måte at verksemda ikkje kan fråskrive seg ansvaret for den delen av drifta som utførast av leverandør.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet har i framlegget til nytt annet ledd i § 6 ønska å gi eit presist uttrykk for kor ansvaret for tryggleiken på jernbanen ligg. Det er viktig å stadfeste at tryggleiken på jernbanen ikkje kan verte svekka ved at jernbaneverksemdene brukar leverandørar til einskilde deler av drifta. Regler som skal syte for tryggleik og teknisk harmonisering er i stort omfang harmoniserte i EU/EØS, og dei fleste metodane er dei same. Det er òg viktig at desse reglane vert praktisert på lik måte av tilsynsmyndigheitene i EU/EØS. Det er fleire måtar å syte for å styrke denne harmoniseringa, mellom anna gjennom arbeidet i Det europeiske jernbanebyrået (ERA). Det er eit tydeleg prinsipp i det felleseuropeiske regelverket at ansvaret for tryggleiken på jernbanen ligg hos den einskilde verksemda, og at ein kvar er ansvarleg for sin del av jernbanesystemet og dei verksemdene som grensar til. Innspelet frå Statens jernbanetilsyn er veileigna til å få fram intensjonen bak framlegget på ein betre måte enn det som går fram av høyringsnotatet.

Departementet har endra ordlyden for å få fram meiningsinnhaldet betre. Det er òg skrive ein spesialmerknad til regelen som m.a. gjer greie for innhaldet i ansvarsomgrepet.

4.4 Tilgang til rullande materiell

Gjeldande rett

Regelen i § 8 c gir departementet høve til å påleggje NSB å stille rullande materiell til disposisjon for den trafikkutøvar som vert tildelt avtale om persontransport med jernbane. Det er gjort nærare greie for bakgrunnen for og utforminga av regelen i Ot.prp. nr. 54 (2004–2005) s. 34–42. Regelen kom til som del av nytt kapittel II A til jernbanelova i samband med at jernbanelova vart endra for å leggje til rette for å kunne setje ut persontransport for konkurranse på like og ikkje-diskriminerande vilkår. Det går fram av proposisjonen m.a. at «NSB i overskuelig fremtid er eneste aktuelle pliktsubjekt», på bakgrunn av at det ikkje vart vurdert som realistisk at togmateriell produsert for bruk i andre europeiske land kunne bli tatt i bruk i Noreg utan monaleg ombygging.

Framlegget i høyringsnotatet

Den nemnde grunngevinga for regelen står seg fortsatt, sjølv om delsystema gradvis vert harmoniserte i Europa. Dette gjer det etter kvart enklare å

ta i bruk togmateriell i fleire land, så lengje det er under dei same føresetnadene for bruken. Men ein del av jernbanereforma er å stifte eit selskap som skal ha som oppgåve å stille materiell til disposisjon for det eller dei jernbaneføretaka som vinn konkurranse om offentleg kjøpte persontransporttenester. Dette selskapet vert stifta og overtar NSBs rullande materiell utan at det er naudsynt for departementet å bruke heimelen i § 8 c. Det er difor ikkje lenger bruk for § 8 c etter at jernbanereforma vert gjennomført. Det vil i samband med vurdering av tilbringertransporten bli gjort ei vurdering av å innlemme Flytoget sitt materiell i selskapet.

Samferdselsdepartementet gjer difor framlegg om at § 8 c vert oppheva, under føresetnad av at det vert oppretta eit materiellselskap som omtala ovanfor.

Merknader i høyringa

Flytoget AS meiner det er viktig at den framtidige modellen for konkurranse om offentleg kjøp av persontransport ikkje er til hinder for å bruke materiell frå Sverige, då slikt materiell ofte kan køyre i Noreg utan særlege tilpassingar. Påstanden i høyringsnotatet kapittel 4.2.3 om at utanlandske køyretøy ikkje kan brukast i Noreg utan monalig ombygging gjeld ikkje for svenske køyretøy, som ofte har tillating til bruk i Noreg. Det er òg viktig å sikre at føresetnadene for å oppheve § 8 c er oppfylt, slik at tilgang til køyretøy vert sikra.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet arbeider for at dei framtidige konkurransane om avtalar om offentleg kjøp vert innordna slik at eksisterande materiell brukast slik at investeringar ikkje går tapt. Den ansvarlege myndigheita vil ved utlysing av den einskilde trafikkpakka ta stilling til om det skal vere tillate å stille med eiga rullande materiell eller om tilbydarane må bruke materiellet til det nye materiellselskapet.

4.5 Tilgang til verkstadinfrastruktur mv.

Gjeldande rett

Etter § 8 d kan departementet påleggje eigar av verkstadinfrastruktur mv. som er relevant for drift av persontransport med jernbane, å stille dette til disposisjon for verksemd som går inn i avtale med det offentlege om persontransport med jernbane.

På same måte som § 8 c er føremålet med regelen å kunne sikre konkurranse på like og ikkje-dis-

kriminierende vilkår. Dette er nærare omtala i Ot.prp. nr. 54 (2004–2005), se m.a. side 42 flg.

Framlegget i høyringsnotatet

Etter at jernbanelova fekk nytt kapittel II A i 2005, har EU vedteke direktiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om eit felles europeisk jernbaneområde. Direktivet inneheld m.a. reglar som skal sikre at jernbaneføretak har tilgang til jernbanerelaterte tenester på ikkje-diskriminerande vilkår, sjå artikkel 13 i direktivet. Når dette direktivet vert tatt inn i EØS-avtala og gjennomført i norsk rett vil jernbanelova bli endra slik at direktivet sine krav går fram av ein ny regel i jernbanelova og nærare forskrifter.

Samferdselsdepartementet har hatt desse reglane på alminneleg høyring, og viser til omtala av dei nye reglane som er meint å gjennomføre artikkel 13. Ny § 5 a i jernbanelova er omtala i høyringsnotat av 2. desember 2013, medan reglar for å gjennomføre artikkel 13 er omtala i høyringsnotat om ny jernbaneforskrift av 17. februar 2015.

Etter framlegg til ny § 5 a vil alle som driv serviceanlegg bli pålagd å gi jernbaneføretak tilgang på ikkje-diskriminerande vilkår til serviceanlegg og dei tenestene som ytast der. Samstundes vil det bli innført ein lovregel som òg sikrar naudsynt tilgang til spor på ikkje-diskriminerande vilkår heilt fram til slike tenester.

Desse nye reglane vil oppfylle jernbaneføretakas behov for jernbanerelaterte tenester på ikkje-diskriminerande vilkår, og vil få eit breiare verkeområde enn dagens § 8 d, fordi dei vil gjelde eit større utval tenester. Det vil då ikkje lenger vere bruk for § 8 d.

Departementet gjer framlegg om at § 8 d vert oppheva, under føresetnad av at ny § 5 a vert teke inn i jernbanelova før jernbanereforma vert gjennomført.

Merknader i høyringa

Flytoget AS framhevar på same måte som til § 8 c at det må vere heilt avklart at føresetnadene i kapittel 4.2.4 i høyringsnotatet er på plass før paragrafen vert oppheva. I tillegg er dei usikre på om den framlagde reguleringa er tilstrekkeleg for å sikre rettane til den einskilde operatøren, og nemner utstyr på verkstader som ein innsatsfaktor som det er avgjerande å ha tilgang til. Det er difor heilt naudsynt at eigarhøve til alt verkstadutstyr er avklara og handtert før § 8 d vert oppheva, og at reglar i medhald av ny § 5 a sikrar tilgang til alt utstyr.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet arbeider for at desse føresetnadene vert oppfylt ved gjennomføring av reforma, og legg til grunn at dei framtidige krava som vert fastsett i medhald av ny § 5 a sikrar tilgang på verkstadtenester slik Flytoget AS peiker på. Dei einskilde lovreglane vil ikkje tre i kraft før det er klart at føresetnadene er oppfylte.

4.6 Tilgang til felles billett- og informasjonssystem

Gjeldande rett

Det følger av § 8 e at departementet kan påleggje NSB å stille sals- og distribusjonssystemer mv. til disposisjon for verksemd som driv persontransport med jernbane, når det er naudsynt for å få til konkurranse på like og ikkje-diskriminerande vilkår. Kriteria for departementets høve til å utferde pålegg etter § 8 e er dei same som for å gi pålegg om tilgang til rullande materiell etter § 8 c og tilgang til verkstadinfrastruktur etter § 8 d, nemleg at det må «anses nødvendig for å oppnå konkurranse på like og ikkje-diskriminerande vilkår».

Framlegget i høyringsnotatet

Tilgang for alle aktørar til eit felles billett- og informasjonssystem på ikkje-diskriminerande vilkår er etter departementet sitt syn ein føresetnad for verksam konkurranse om avtalar om å utføre persontransport med jernbane. Som ein del av jernbanereforma går regjeringa inn for å flytte NSBs noverande billett- og informasjonssystem til eit uavhengig organ som får ansvar for dette. Det vil ikkje lengre vere naudsynt med ein eigen lovheimel. Departementet byggjer på at alle jernbaneføretak får tilgang til slike system på like og ikkje-diskriminerande vilkår. Vidare vil departementet syte for at avtalar om offentleg kjøp inneheld føresegn om at togselskapa må levere ut den informasjonen som trengs for felles billett- og informasjonssystem. Det er etter departementets syn ikkje behov for ei lovføresegn om dette.

Departementet gjer framlegg om at § 8 e vert oppheva, under føresetnad av at det vert etablert eit uavhengig organ for billett- og informasjonssystem som nemnd ovanfor.

Merknader i høyringa

Flytoget AS meiner føresetnadene i høyringsnotatet om tilgang til og utforminga av felles billett- og

informasjonssystem har stor betydning for utforminga av framtidige tilbydarar sine tilbod. Det nye organet må få full kontroll over heile verdikjeden i billett- og informasjonssystemet.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet arbeider for at desse omsyna vil bli ivaretatt.

4.7 Klage på vedtak etter § 10

Gjeldande rett

Med heimel i § 10 i jernbanelova kan Jernbaneverket i eigenskap av å vere eigar av køyrevegen treffe vedtak om samtykke til å gjere visse tiltak innanfor ei byggeforbudssone på 30 meter frå nærmaste spors midtlinje. I dag kan dei berørte partar klage på slike vedtak etter forvaltingslova sine reglar til departementet som overordna myndigheit.

Framlegget i høyringsnotatet

Etter reforma er det infrastrukturføretaket som blir eigar av køyrevegen, og som då vil fatte vedtak etter § 10. For infrastrukturføretaket vil det ikkje vere noka direkte overordna forvaltingsmyndigheit, og det er difor naudsynt å regulere kven som er klageorgan i slike saker. Departementet finner det naturleg at denne klagemyndigheita vert lagt til Samferdselsdepartementet etter lova. Departementet vil vurdere om denne myndigheita skal bli delegert vidare til Jernbanedirektoratet.

4.8 Nedlegging av private planovergangar

Gjeldande rett

Det er i dag ingen eigen heimel for å leggje ned private planovergangar når tryggleikssyn gjer det naudsynt. Når det manglar ei frivillig avtale med rettshavar, er ein tvungen til å gå vegen om anten ekspropriasjon i medhald av oreigningslova, krav om avløyning av servitutt i medhald av servituttlova, eller krav om avløyning som ledd i en ordinær jordskiftesak etter jordskiftelova § 3-12.

Framlegget i høyringsnotatet

Etter jernbanereforma vil prosessane kunne bli ytterlegare forlenga ettersom infrastrukturføretaket må vende seg til direktoratet for å bruke ekspropriasjon som verkemiddel for å leggje ned

eller redusere bruken av private planovergangar. Det er difor ønskeleg å opprette ein heimel for eigaren av køyrevegen (dvs. infrastrukturforetaket) til å leggje ned planovergangar der tryggleiksomsyn tilseier det. Departementet gjorde i høyringa framlegg om å innføre ein slik lovheimel i ny § 10 a i jernbanelova.

Merknader i høyringa

Justis- og beredskapsdepartementet peiker på at det ikkje er samheng mellom tidspunkta som danner utgangspunkt for berekning av fristen for å fremje erstatning etter framlegget til § 10 a annet ledd fyrste punktum, og merknadene til føresegna. Det må avklarast kva for eit tidspunkt som skal leggjast til grunn. Vidare tilrår *Justis- og beredskapsdepartementet* at det blir sagt noko nærare om når det typisk kan vere aktuelt å forlengje denne fristen, og om det skal setjast vilkår for å forlenge fristen til dømes etter mønster av forvaltningslova § 31 fyrste ledd. *Justis- og beredskapsdepartementet* meiner òg det bør avklarast nærare kva som er meint med at skjønnet etter framlegget til ny § 10 a tredje ledd annet punktum «skal bygge på ekspropriasjonsrettslige prinsipper».

Advokatforeningen støtter ikkje framlegget om ny § 10 a, og meiner det generelt ikkje er godt nok grunnlagt korfor man skal innføre særreglar innanfor ekspropriasjonsretten som gir grunneigar eit svakare vern enn etter dei alminnelege ekspropriasjonsreglane. *Advokatforeningen* er for det første kritisk til framlegget i fyrste ledd om at vilkåret i oreigningslova § 2 annet ledd ikkje skal gjelde, men at det avgjerande er at omsynet til trafikktryggleiken gjer det naudsynt å leggje ned ei planovergang. I dei fleste tilfella vil interesseavveinga etter oreigningslova § 2 annet ledd føre til det same resultatet. Dette svekker grunngevinga for den nye heimelen. *Advokatforeningen* kan ikkje sjå at det er noko særskilt behov for å handsame denne type sakar på annan måte enn andre ekspropriasjonsinngrep, og kan ikkje sjå at det i normaltillfelle skulle oppstå akutte behov for å leggje ned planovergangar som har vore i bruk over lang tid. I tillegg meiner *Advokatforeningen* at det er uheldig om framlegget fører til at vurderinga av om planovergang skal leggjast ned er unntatt frå domstolskontroll.

Advokatforeningen er vidare kritisk til framlegget om at det skal gjelde egne reglar for sakshandsaminga av erstatninga, og meiner korkje omsynet til trafikktryggleiken eller ressursomsyn

kan tilseie unntak frå dei alminnelege reglane i ekspropriasjons saker. Rettstekniske omsyn talar òg mot å innføre særreglar for handsaming av ein type ekspropriasjonsinngrep. *Advokatforeningen* er òg kritisk til at den som meiner å ha krav på erstatning sjølv må fremje krav om erstatning innan fire månader, og meiner det i tillegg må vere staten som uoppfordra begjærer rettslig skjønndersom saka ikkje vert løyst gjennom ein minnelig ordning. Det må i alle høve vere eit vilkår for bortfall av kravet at man er gjort kjend med fristen for å melde krav om erstatning. Fristen for staten kan ikkje vere meir romsleg enn fristane for dei som meiner å ha krav på erstatning. Her viser *Advokatforeningen* til naturmangfaldlova § 51. Fjerde ledd om sakskostnadar er dei òg kritiske til. Grunneigar/rettshavar må få erstatning for sine naudsynte utgifter i denne type sakar.

Norges Bondelag uttalar at den framlagte heimelen i for stor grad prioriterer jernbanens behov for å effektivisere nedlegging av private planovergangar, og at dette går ut over brukaranes rettstryggleik ved at dei ikkje får reell moglegheit til å ivareta sine interesser. Først og fremst går dei mot at kravet om interesseavveing etter oreigningslova § 2 annet ledd vert erstatta av omsynet til trafikktryggleiken som einaste vurderingstema. Dette vil skape ein skeivhet mellom aktørane og attpåtil føre til at domstolane ikkje kan prøve utøvinga av eit slikt fritt skjønn. Vidare er *Norges Bondelag* imot at rettshavars høve til å få dekka naudsynte omkostningar skal verte innskrenka. Innskrenkinga vil gjere det vanskeleg for rettshavarar å oppsøke bistand i slike sakar, og det vil svekke rettstryggleiken. Skjønnsprosesslova § 54 bør difor halde fram med å gjelde, fordi den balanserer forholdet mellom den ressurssterke, profesjonelle aktøren som har interesse av inngrepet og den borgaren som må avstå retten.

CargoNet AS støtter at infrastrukturforetaket får heimel til å leggje ned private planovergangar. Dei ser stadig at det er tilløp til og ulykker ved planovergangar, og meiner det er viktig å vidareføre arbeidet med å fjerne disse. *Flytoget AS* meiner styrkinga av infrastrukturforetakets moglegheit til å legge ned planovergangar vil vere eit vesentleg bidrag til økt tryggleik på jernbanen. *Arbeidsgiverforeningen Spekter* støttar endringane som effektiviserer innløysing og nedlegging av private planovergangar, då dette er eit viktig tryggleikstiltak. *Jernbaneverket* støtter framlegget om ein slik heimel, men gjer framlegg om eit par presiseringar.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet har vurdert merknadene nøye. Innhaldet i merknadene tilseier at departementet bør bruke meir tid på å vurdere utforminga av heimelen for å skape ein betre balanse mellom køyrevegens eigar og bruksrettshavar i denne typen sakar. Sjølv om det etter departementets syn er viktig å halde fram med arbeidet med å leggje ned planovergangar når omsynet til trafikktryggleiken tilseier det, kan det ordinære ekspropriasjonsinstituttet brukast som i dag fram til eigen heimel for slik nedlegging er på plass. Departementet vil derfor komme tilbake til denne lovheimelen i ein framtidig lovproposisjon.

4.9 Styking av tilsynsheimelen

Gjeldande rett

Jernbanelova § 11 annet ledd lyd i dag som følgjer:

«Enhver plikter etter pålegg fra tilsynsmyndigheten å gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten tilgang til anlegg, utstyr, annet materiell, dokumenter mv.»

Framlegget i høyringsnotatet

Opplysningar frå leverandørar

Jernbanereforma fører til fleire aktørar i jernbanesektoren enn det vi har i dag, og dermed også til fleire relasjonar mellom aktørane. Som omtala i kapittel 4.2.2 i høyringsutkastet, vil eit fleirtal av oppgåvene i samband med drift og vedlikehald av infrastrukturen som i dag stort sett vert utført av Jernbaneverket sjølv, bli utførde av leverandørar i staden.

Statens jernbanetilsyn har i sin tilsynsverksemd fått erfare at styring med leverandørar sin tryggleik er vanskeleg for mange jernbaneverksemdar. Det fins mange dugelege leverandørar på både tekniske høve og tryggleik. Likevel er leverandørar si forståing og dugleik innan jernbanefag og tryggleik ikkje alltid like godt utvikla. Dette gjer det krevjande for jernbaneverksemdene å drive den styringa med tryggleiken som dei er pålagd. Når det førast tilsyn med jernbaneverksemdar si leverandørstyring kan det vere naudsynt for tilsynet å kontakte leverandørane for å stadfeste opplysningar gitt av jernbaneverksemd-

dene. Avhengig av situasjonen fins det fleire måtar å gjere dette på, t.d. å gjennomføre intervju med leing og tilsette hjå leverandørar eller innhente opplysningar gjennom dokumentasjon eller ved synfaring av anlegg, verkstadlokale mm.

Departementet meiner at eit viktig vilkår for fullnøyande styring med tryggleiken er at tilsynet har tilstrekkeleg heimel til å føre tilsyn med at jernbaneverksemdene har den naudsynte styringa med sine leverandørar.

Departementet har tidlegare gitt uttrykk for at føresegna i § 11 annet ledd gjeld alle som har opplysningar i samband med oppgåver som fell inn under jernbanelova. Dette gjeld òg leverandørar. Likevel har Statens jernbanetilsyn under tilsyn opplevd at leverandørar ikkje gir tilsynet tilstrekkelig tilgang til opplysningar. Årsaka til dette er m.a. at tilsynsheimelen ikkje gir tydelege nok føringar for kva type informasjon tilsynet kan krevje av leverandørar. Det er etter departementet sitt syn difor naudsynt å presisere tilsynsheimelen slik at det kjem tydelegare fram at tilsynet kan kontakte leverandørane for å stadfeste opplysningar som er gitt av jernbaneverksemda i samband med tilsyn. Framlegget går ikkje ut på å sette opp ein heimel for å føre direkte tilsyn med leverandørane, men gi grunnlag for Statens jernbanetilsyn til å stadfeste jernbaneverksemdene sine opplysningar på bakgrunn av dei opplysningane som vert innhenta frå leverandørar.

Heimelen for kva type informasjon tilsynet kan krevje av leverandørar, og korleis informasjonen vert presentert, går ikkje tydeleg fram av § 11 annet ledd. Departementet har freista å gjere det tydeleg at tilsynet òg skal kunne krevje informasjon frå leverandørar og dessutan bestemme korleis opplysningane skal gis. Ei liknande formulering er å finne i Samferdselsdepartementet sitt framlegg om ny taubanelov, som er sendt på høyring 9. desember 2015.

Tilgang til verksemdene

Departementet gjer òg framlegg om at tilsynet sin heimel til å få tilgang til verksemdene vert endra, så det tydeleg går fram at tilsynet skal ha uhindra tilgang til kvar ein plass som lova gjeld. Dette er ei vidareføring av det som allereie i dag går fram av den eksisterande lovteksta, men at det t.d. òg dekker uvarsla tilsyn hos ei jernbaneverksemd. Denne tilgangen er avgrensa til oppgåver i samanheng med tilsynsverksemd etter jernbanelova.

Leiinga sitt nærvær under tilsyn

Leiinga sitt nærvær ved gjennomføring av tilsyn er ikkje omhandla i gjeldande jernbanelov. Departementet ønskjer å styrke jernbaneverksemnda sin rett til å vere til stades under gjennomføringa av tilsynet. Dette kan vere naudsynt for å gi tilsynspersonellet riktig informasjon, syte for at dei får åtgang til område og dokument som er relevante for tilsynet, at tilsynspersonellet skal kunne gi naudsynt rettleiing eller informasjon til verksemnda si leiing osv. Derfor legg departementet fram eit nytt ledd i § 11 der det går fram at ein representant for jernbaneverksemnda skal ha rett, og i einskilde høve plikt, til å vere til stades medan tilsynet vert gjennomført. Oftast vil ein slik rett og plikt ligge hjå ein representant for verksemnda si leiing. For jernbaneverksemnda sin del kan ein slik rett vere viktig for å sikre seg at dei opplysningar som vert gjevne er balanserte og gir eit heilskapleg bilete av verksemnda. Denne sida ved leiinga sitt nærvær under tilsyn følgjer av gjeldande forskrifter med heimel i jernbanelova og er gjeldande rett, men er ikkje nedfelt i sjølve lova. Departementet ønskjer å gjere denne retten tydeleg ved ei særskild lovføresegn.

Departementet gjer òg framlegg om at tilsynet skal kunne regulere nærværet til jernbaneverksemndenes sine representantar under tilsynsintervju med arbeidstakarar. Tilsynet er av og til i ein situasjon der leiinga sitt nærvær ved intervju kan hindre openheita tilsynet treng for å kunne utøve eit effektivt tilsyn. Berre i høve der leiinga sitt nærvær vil føre med seg vesentlege ulemper eller setje føremålet med tilsynet i fare vil ei slik nekting av representasjon vere aktuelt, og føresegna vil i slike høve gå føre verksemnda sin rett til å vere til stades som nemnt over. Tilsette som blir intervjuet i samband med tilsyn kan framleis ha med seg til dømes tillitsvald eller verneombod under intervjuet.

Endringa som vert lagt fram som nytt tredje ledd i § 11 er utferda på bakgrunn av arbeidsmiljølova § 18-4 annet ledd.

I Ot.prp. nr. 49 (2004–2005) på side 281–282 går det fram at forvaltningslova § 15 tredje ledd som regel vil gi tilstrekkeleg heimel for å nekte arbeidsgjevar nærvær ved intervju av arbeidstakar. Av opplysningsomsyn, og for å unngå ei eventuell tvil om tolkinga, blei det likevel tatt inn ein tydeleg heimel i arbeidsmiljølova. Departementet meiner det same omsynet gjer seg gjeldande her.

Ei tilsvarande føresegn er omtala i høyringsnotatet til Samferdselsdepartementet sitt framlegg om ny taubanelov.

Departementet meiner det er føremålstenleg at tilsynsheimelen i jernbanelova vert styrka i tråd med at ein som følgje av jernbanereforma vil få fleire aktørar i jernbanemarknaden med både nye jernbaneverksemnder og leverandørar. Tilsynsheimelen i jernbanelova bør vere heilskapleg og gi Statens jernbanetilsyn dei redskapa det treng for å føre eit effektivt tilsyn.

Departementet gjer difor framlegg om at § 11 vert endra.

Merknader i høyringa

CargoLink AS kan ikkje sjå at det er behov for dei framlagde presiseringane om opplysningar frå og tilgang til leverandørar, og meiner framlegget om leiingas nærvær under tilsyn må strykast, då det er selskapets leiing som er ansvarleg for tryggleiken hos jernbaneverksemnda. *CargoNet AS* meiner tilsynsmyndigheiten har dei heimlane dei treng i dag, og at det kan påverke konkurransen negativt å innføre dei framlagte endringane. *CargoNet AS* meiner det kan bli vanskeleg i praksis å etterleve den framlagte heimelen om at tilsynsmyndigheiten skal ha tilgang til ein kvar stad til ein kvar tid, og støtter ikkje framlegget om at tilsynsmyndigheiten skal kunne bestemme kva for ein form opplysningar skal gis i. Dette er m.a. fordi det kan vere dyrt å skaffe system eller formater som tilsynsmyndigheiten krevjar. Det er òg ein utfordring for bransjen at styringssystem og risikovurderingar blir offentlege når dei vert sendt over til tilsynsmyndigheiten, både av konkurranseomsyn og sikrings- og tryggleiksoomsyn, og *CargoNet AS* ønskjer betre vern om slike dokumenter.

Flytoget AS deler oppfatninga om at tilsynsmyndigheiten har tilstrekkelege heimlar i dag, og at ei ytterlegare skjerping av desse krava vil kunne få negativ effekt på konkurransesituasjonen. Dette forklarar med at leverandørar vil vere meir forsiktige med å inngå avtalar, fordi informasjon som vert lagt fram ved tilsyn vert gjort offentleg. I det minste må det innførast overgangsordningar, slik at nye krav blir gjeldande først for nye avtaler etter at dei nye krava har tredt i kraft.

Departementets vurdering

Når det gjeld kva for slags informasjon leverandørar må leggje fram for tilsynsmyndigheiten og korleis denne blir presentert, vil *Samferdselsdepartementet* framheve at framlegget går ut på å gjere det tydeleg kva som allereie er gjeldande i dag, slik at tilsynsmyndigheiten enkelt kan vise til

leverandørars samarbeidsplikt. Elles gjeld offentleglova slik at tilsynsmyndigheiten vil ha teieplikt i medhald av forvaltningslova § 13 om opplysningar som har konkurransemessig betydning. Den framlagte føresegna vil difor ikkje medføre nokon endring i ålmenta sin tilgang til slike opplysningar. Vidare er det ikkje meininga at nokon må investere i programvare og anna for å etterkomme pålegg frå tilsynet om format. Føresegna omhandlar at informasjon vert gitt t.d. elektronisk eller på papir, heimelen dekkjer ikkje kva for slags programvare som vert brukt til dette. Departementet legg òg til grunn at framlegget til nytt § 11 tredje ledd er eigna til å styrke ein open og uhindra tilsynssituasjon ved at leiinga ikkje gjennom sitt nærvær kan søke å påverke den som skal forklare seg til tilsynsmyndigheiten.

4.10 Varslarvern

Gjeldande rett

Etter arbeidsmiljølova § 4-2 annet ledd har arbeidstakar rett til å varsle tilsynsmyndigheiter om kritikkverdige høve ved arbeidsplassen. Når det er Arbeidstilsynet som er rette tilsynsmyndigheit, inneheld arbeidsmiljølova § 18-2 ei føresegn om varslarvern.

Gjennom føresegnene i jernbaneundersøkingsslova § 23 jf. § 17 tredje ledd, har Statens jernbanetilsyn teieplikt for alle hendingar som er innrapportert i medhald av rapporteringsplikta i lovens § 8. Denne rapporteringsplikta gjeld for «den som driver jernbanevirksomhet», og teieplikta etter § 23 jf. § 17 tredje ledd vil difor ikkje vere gjeldande for hendingar eller situasjonar som tilsynet blir varsla om av einskildpersonar. Offentleglova § 24 annet ledd første punktum opnar for at «...melding, tips eller liknande dokument om lovbrøt frå private» kan unntakast frå ålmenta. Føresegna gir moglegheit til å unnta heile dokumentet frå innsyn, men unntaksheimelen er likevel avgrensa av føresegna om meirinnsyn i lovens § 11. Føresegna må også bli vurdert opp mot ein part sin rett til innsyn i saksdokument etter forvaltningslova § 18, jf. mellom anna § 19 annet ledd bokstav b.

Framlegget i høyringsnotatet

Kvart år får Statens jernbanetilsyn inn ca. 10–15 førespurnader frå både tilsette i jernbaneverksemder og privatpersonar som ønskjer å varsle om kritikkverdige tilhøve knytt til jernbanen og drift av jernbane. Tilsynet vert kontakta både anonymt og under fullt namn, men i dei fleste tilfella ønskjer

den einskilde at dei ikkje blir identifisert og at førespurnaden ikkje kan sporast tilbake til dei sjølv. Til trass for at ei mottatt varsling er anonym vil det kunne vere ein reell risiko for at varslaren kan identifiserast, alt ettersom kva type informasjon den einskilde varslar om. Ein slik identifikasjonsfare er reell både i små og store bedrifter når det er nøkkelpersonell som varslar.

Reforma legg opp til at ein får fleire aktørar i jernbanemarknaden med både nye jernbaneverksemder og leverandørar. Tryggleikskulturen i desse vil kunne variere, og for å sikre at det høge tryggleiksnivået på jernbanen vert halde ved lag er det naudsynt med eit effektivt varslarvern. Det er viktig at terskelen for å varsle om kritikkverdige høve er låg slik at tilsynet får informasjon om tryggleikskritiske tilhøve og eit reelt og fullstendig bilete av om ei jernbaneverksemd driv forsvarleg ut i frå tryggleiksmessige omsyn. Med eit manglande varslarvern er det ein risiko for at Statens jernbanetilsyn ikkje vil få slik informasjon.

For å halde oppe tilliten mellom Statens jernbanetilsyn og einskildpersonar og for å halde oppe vilja til å varsle, meiner departementet det er viktig at varslar og meldingar av denne typen er underlagd teieplikt, på same måten som gjeld i høve til Arbeidstilsynet. Varsling må kunne skje utan at den einskilde skal vere uroleg for represaliar eller andre konsekvensar frå arbeidsgjevar eller andre utanforståande. Det er difor departementet si vurdering at det er behov for å unnta innrapporterte opplysningar frå ålmenta og at dette veg opp for ulempene ved unntatt offentlegheit.

Lovframlegget er basert på føresegna i arbeidsmiljølova § 18-2 som sikrar meldingar og tips om lovbrøt i offentleglova, og teieplikta for Statens jernbanetilsyn etter jernbaneundersøkingsslova.

Merknader i høyringa

Norsk Redaktørforening, Norsk Presseforbund og Norsk Journalistlag har sendt inn eit samla høyringsinnspel. Dei finn det underleg at departementet ønskjer å innføre teieplikt for opplysningar og dokument med meldingar, tips eller liknande om lovbrøt. Dei meiner behovet for å verne om identiteten til varslarar ikkje kan forsvare ein så vidtrekande teieplikt. Dei oppmodar departementet til å utforme regelverket slik at det kan gis opning for å skjerme andre opplysningar enn varslarens identitet når det er naudsynt for å beskytte denne, men at hovudregelen er at det materielle innhaldet som varselet eller tipset gjeld ikkje er omfatta av teieplikt. Dei trekkjer parallellar til regelverk om masse-

medienes kjeldevern, og at sjølve informasjonen som gis av den anonyme kjelda til massemediene ikkje er omfatta av vernet, såframt informasjonen ikkje leier til identifisering av kjelda. Det er framheva at det i fleire høve ikkje vil vere problematisk for den det gjeld å gi innsyn i det varselet gjeld, men at den framlagte teiepliktregelelen ikkje tar omsyn til dette. Det er ikkje alltid samanheng mellom utvida varslarvern og betre varsling. Det er naudsynt med openheit rundt denne type varsel, slik at mediene kan føre ein uavhengig kontroll med at konkrete opplysningar faktisk vert følgde opp. Det kan òg vere at den framlagde regelen ikkje står seg mot infrastrukturkravet i Grunnlova § 100 og EMK artikkel 10 slik desse krava har vorte tolka av Høgsterett i dei seinare åra.

Justis- og beredskapsdepartementet peiker på at det er uklart kva som ligg i framlegget til § 11 fjerde ledd første punktum, og at dette bør omtalas nærare. Det vart gjort framlegg om ein alternativ ordlyd som er meir presis.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet meiner det er framført gode grunner for at teieplikta ikkje skal vere absolutt, slik som det går fram av framlegget. Teieplikta er grunngitt i at den som melder frå om kritikkverdige høve i ei jernbaneverksemd må vernast, for å unngå represaliar frå sin arbeidsgivar osv. Dette omsynet kan òg ivareta-kast ved at det vert gitt innsyn i dei opplysningane meldinga omhandlar, så lengje opplysningar som kan identifisere avsendaren ikkje kjem ut. Det bør heller ikkje vere noko i vegen for at slike opplysningar kan leggjast fram når avsendaren sjølv ønskjer eller samtykker til det. Departementet meiner difor at den framlagte føresegna kan verte endra, slik at teieplikta berre gjeld opplysningar som kan bidra til å identifisere avsendaren. Det kan òg hende at informasjon om dei aktuelle forholda allereie er offentleg kjend eller at andre tungtvegande omsyn skulle føre til at opplysningar bør gis ut. I desse høva må tilsynsmyndigheiten gjere ein vurdering av om det likevel kan gis innsyn.

4.11 Nasjonal vernebuuing

Gjeldande rett

Jernbanelova har i dag ingen særskilde heimlar for trygging av nasjonal vernebuuing slik mellom anna luftfartslova og ekomlova har. I yrkestransportlova § 36 er det tatt inn ei føresegn om at

departementet kan gi pålegg til statens jernbanetraffikkselskap og jernbanetraffikkselskap der statens jernbanetraffikkselskap eig over halvparten av selskapet om å utføre visse transportoppgåver under ekstraordinære tilhøve.

Framlegget i høringsnotatet

Som omtala i meldinga (Meld. St. 27 (2014–2015)), er tryggleik og vernebuuing prioritert i samband med jernbanereforma. Dei som trafikkerer jernbanenettet har i dag eit sjølvstendig ansvar for å ta vare på tryggleiken og vernebuuinga innanfor eige ansvarsområde. Departementet sett krav til og legg føringar for etatanes og selskapas arbeid gjennom lover og forskrifter, Nasjonal transportplan, Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren, budsjettproposisjonen, tildelings- og oppdragsbrev, instruksar og andre styrande dokument. Dette vil framleis vere rammene aktørane vil måtte arbeide innanfor, også etter jernbanereforma.

Konkurransetsetjing og oppretting av eit statsforetak med ansvar for den operative drifta vil likevel kunne svekkje moglegheitene staten har til å løyse dei nasjonale vernebuingsomsyna gjennom styring av aktørane. For å oppretthalde den naudsynte graden av vernebuuing og samtidig sikre likebehandling av dei ulike aktørane som driv aktivitet knytt til jernbane er det naudsynt å innføre ein nasjonal vernebuingsheimel i jernbanelova.

Heimelen i yrkestransportlova § 36 vil etter gjennomføring av reforma ikkje vere tilstrekkelig vid, då den berre omfattar statlig eigde aktørar og pålegg om å utføre transportoppgåver. Med bakgrunn i reforma er det difor behov for ein meir generell lovheimel. For å unngå unødige forskjellar i regelverket om vernebuuing i transportsektoren er framlegget til ny føresegn om nasjonal vernebuuing utforma i tråd med føresegna til luftfartslova.

Føresegna i framlegget skal sikre den nasjonale samfunnstryggleiken og vernebuuinga i møte med krig, krise og andre ekstraordinære situasjonar. Føresegna vil presisere pliktene som aktørane i sektoren kan påleggjast for dei nemnde føremåla. Dette gjeld både oppgåver og arbeid av førebyggjande karakter som aktørar må vere førebudd på å måtte gjennomføre i fredstid, jamvel meir operative oppgåver under krig.

For vernebuuing når det gjeld krig vil føresegna supplere Lov om særlege rådgerder under krig, krigsfare og liknande forhold og Lov om militære rekvisisjonar (vernebuingslovene). Føresegna vil samstundes supplerast av forskrift 1. juli 2015 nr. 848 om sikring på jernbane, gitt med heimel i jern-

banelova § 6 a, som skal sikre at jernbaneverksemdene arbeider systematisk og førebyggjande for å hindre tilsikta uønskte handlingar, medrekna terroranslag mv., samt søkje å redusere konsekvensane av slike handlingar.

5 Lovføresegner om erverv av grunn

5.1 Erverv av grunn etter reforma

Når Jernbaneverket ervervar eigedomar er føremålet å skaffe rettar til dei areala som er naudsynte for endring, bygging eller utviding av jernbaneanlegg. Erverva skjer i stort omfang og er somme tider særskilte i form av lange, smale trasear som kryssar fleire eigedoms- og kommunegrensar (stripeerverv).

Departementet har lagt til grunn at myndigheita til å treffe ekspropriasjonsvedtak til jernbaneføremål og vedtak om førehandstiltreding skal liggje hos direktoratet. Noverande heimlar i oreigningslova kan brukast av direktoratet. Infrastrukturforetaket vil i desse sakene måtte oppmode direktoratet om å treffe vedtak om ekspropriasjon og førehandstiltreding der det er naudsynt, og må leggje til rette for direktoratet sitt vedtak. Dei praktiske ordningane for ei effektiv sakshandsaming vil gå fram av avtale.

Departementet legg til grunn at infrastrukturforetaket, på lik linje med Jernbaneverket i dag, skal ha ansvaret for gjennomføringa av dei andre prosessane knytt til erverv av grunn.

I fleire av lovene som omhandlar arbeidet med erverv av grunn, nyt staten og andre offentlege styresmakter særordningar som sikrar ein meir effektiv og kostnadsrasjonell prosess. Departementet legg til grunn at infrastrukturforetaket vil vere eit sjølvstendig rettssubjekt i medhald av statsforetakslova § 3, og dermed ikkje utan vidare vil vere omfatta av desse lovreglane. Men dei ansvarlege departementa har i dei fleste høve heimel til å gi nærare føresegner om dette. Samferdselsdepartementet ynskjer i disse høva at infrastrukturforetaket blir sett i same stilling som Jernbaneverket i dag, sjå kapittel 6. Dette vil sikre effektive og rasjonelle prosessar for infrastrukturforetaket, på lik line med dei prosessane som Jernbaneverket har i dag.

5.2 Pantelova

Gjeldande rett

Pantelova § 1-11 fyrste ledd fyrste punktum går ut på at eigedom heftelagd med pant kan avhendast

med mindre anna er avtalt med panthavar. Når eit panteobjekt skiftar eigar vil panthavar si sikkerheit framleis vere knytt til pantet. Utgangspunktet er difor at eigaren av panteobjektet har høve til å avhende det.

Skal eigaren av pantet avhende delar av panteobjektet må dette skje med samtykke frå panthavaren, med mindre det er tydeleg at slik avhending ikkje har innverknad på sikkerheita hans, jf. § 1-11 fyrste ledd annet punktum.

Av føresegna i § 1-11 fjerde ledd er det teke inn ein særregel for fast eigedom som vert erverva av stat, fylkeskommune eller kommune til veg- eller jernbaneføremål. Her heiter det at:

«Panterett i fast eiendom som erverves av stat, fylkeskommune eller kommune til veg- eller jernbaneføremål, faller bort ved ervervet. Bestemmelsen i første ledd annet punktum gjelder tilsvarende også ved erverv av helt panteobjekt. Dersom gjenværende eiendom ikke gir full sikkerhet, skal vedkommende myndighet sørge for at panthaveren får sin del av kjøpesummen før eieren.»

Føresegna slår fast at panterett i fast eigedom fell bort dersom stat, fylkeskommune eller kommune skaffar den til veg- eller jernbaneføremål.

Etter fjerde ledd annet punktum jf. fyrste ledd annet punktum må det ligge føre samtykkje frå panthavar med mindre det er heilt tydeleg at ervervet ikkje har noka form for innverknad på sikkerheita hans. Bortfall av panteretten er likevel ikkje avhengig av slikt samtykke, men i mangel av samtykke vil det offentlege kunne bli erstatningsansvarleg ovanfor panthavar.

Fjerde ledd inneber såleis at dei nemnde styresmaktene slepp å ordne den formelle sida av forholdet til panthavarane. Kvart enkelt pantebrev treng altså ikkje kome inn til tinglysingsmyndigheita for formell sletting. Det er likevel viktig at den reelle sida av forholdet til panthavarane blir avklart på ein forsvarleg måte. Spørsmålet om panthavarane skal ha ein del av kjøpesummen må avklarast før den blir utbetalt til eigaren av pantet, jf. Ot.prp. nr. 48 (1980–81) s. 13.

Framlegget i høyringsnotatet

Infrastrukturforetaket sitt erverv av fast eigedom til veg- eller jernbaneføremål vil, etter ordlyden i fjerde ledd, ikkje medføre bortfall av panterettar ettersom infrastrukturforetaket ikkje er ein del av staten. Skal infrastrukturforetaket inngå avtalar om erverv av eigedom heftelagd med pant føreset

det då eit formelt avkall på panteretten frå pant-havar. Dette vil gjere prosessen med erverv av grunn, særleg ved stripeerverv, unødige meir tid- og arbeidskrevjande. At panterettar fell bort ved erverv til desse føremåla er eit viktig reiskap i arbeidet med erverv av grunn. Departementet meiner av den årsaka at føreseigna bør endrast slik at panterettar òg fell bort ved erverv gjort av statsføretak til veg- eller jernbaneføremål.

Merknader i høyringa

Kommunal- og moderniseringsdepartementet anbefaler at det vert skrive klarare kva for eigedomar som er omfatta av dei særordningane som er foreslått for infrastrukturføretaket, då dei skal kunne eige eigedomar som ikkje berre skal nyttas til «jernbanegrund».

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet ynskjer ikkje å utvide definisjonen av «veg og jernbaneføremål» slik denne kjem til uttrykk i Ot.prp. nr. 48 (1980–81) kapittel 5.11. Dei føringane som går fram av kapittel 5.11 skal framleis gjelde. Føremålet med lovframlegget var å setje infrastrukturføretaket i same stilling som Jernbaneverket når det gjeld erverv av grunn. Det er difor ikkje naudsynt å utvide kva som fell inn under omgrepet «veg- og jernbaneføremål» i pantelova § 1-11 fjerde ledd. Det same gjeld for dei andre lovframlegga om endring i tinglysingslova og matrikkellova.

5.3 Tinglysingslova

Gjeldande rett

Tinglysingslova § 38 b regulerer eigenfråsegn av eigedomsrett. Av fyrste ledd følgjer det at

«Matrikkelenhet ervervet til veg- eller jernbaneføremål som eies av stat, fylkeskommune eller kommune, kan vedkommende myndighet få grunnbokshjemmel til som eier, når vedkommende myndighet erklærer å være eier. Dette gjelder tilsvarende når slik grunn er ervervet ved arealoverføring.»

Føreseigna gir høve til å få tinglyst eigedomsrett ved eigenfråsegn med føresetnad om at dei andre vilkåra er oppfylte. Den aktuelle grunnen må vere ført inn i matrikkelen, anten frå før av eller stad-

festa med melding etter matrikkellova § 24. Ordninga gjeld òg for offentleg veg- eller jernbanegrund erverva ved arealoverføring.

Framlegget i høyringsnotatet

Infrastrukturføretaket vil ikkje vere ein del av staten, og vil heller ikkje vere omfatta av ordlyden i tinglysingslova § 38 b.

Utan høve til å fremje eigenklæring vil infrastrukturføretaket vere nøydd til å nytte skøyte, eventuelt tinglyse eit rettskraftig ekspropriasjonsskjøn. Dette vil gjere prosessen med erverv av grunn, særleg ved stripeerverv, unødige meir tid- og arbeidskrevjande. Departementet vurderer det som viktig at infrastrukturføretaket får høve til å fremje eigenfråsegn om eigedomsrett på lik line med Jernbaneverket i dag. Dette er eit viktig reiskap i arbeidet med grunnkjøp. Departementet meiner av den årsaka at føreseigna bør endrast slik at infrastrukturføretaket kan fremje eigenfråsegn om eigedomsrett ved erverv av eigedom til jernbaneføremål.

5.4 Matrikkellova

Gjeldande rett

Matrikkellova § 9 inneheld regler for kven som kan krevje matrikkelføring av ny matrikkeleining. Kravet må vere basert på utført oppmålingsforretning og fremjast av landmålarføretaket som har utført forretninga, jf. § 8. Av fyrste ledd bokstav f heiter det at når «grunnen er tileigna til offentleg veg eller jernbaneføremål» kan staten, fylkeskommunen eller kommunen krevje matrikkelføring av ny grunneigedom. Matrikkelføring kan då krevjast sjølv om vedkomande verksemd ikkje har grunnboksheimel eller liknande grunnlag jf. føreseigna sitt andre alternativ.

Matrikkellova § 17 listar opp dei som kan krevje matrikkelført oppmålingsforretning som berre klarlegg eksisterande grenser. Kravet må vere basert på fullført oppmålingsforretning og fremjast av landmålarføretaket som har utført forretninga, jf. § 8. Vedkomande som krev klarlegging avgjer òg i kva for ein grad rettsforhold skal avklarast. Av fyrste ledd bokstav b heiter det at staten, fylkeskommunar og kommunar kan «krevje klarlegging av eksisterande grensar utført som særskild forretning». Dette kan skje utan omsyn til om vedkomande si verksemd har grunnboksheimel som eigar eller festar.

Framlegget i høyringsnotatet

Infrastrukturføretaket vil etter ordlyden i § 9 bokstav f ikkje kunne krevje matrikkelføring. I mangel av anna grunnlag vil føretaket her måtte avtale matrikkelføring med grunneigar. Såkalla stripeerverv til jernbaneføremål vil ofte omfatte mange grunneigarar og i einskilde tilfelle involvere fleire kommunar. Å skulle inngå avtalar med alle grunneigarane i slike tilfelle vil kunne auke tids- og pengebruken ved grunnerv. Departementet meiner av den årsaka at føreseigna bør endrast slik at det nye infrastrukturføretaket kan krevje matrikkelføring etter § 9 bokstav f.

Jernbaneverket nyttar seg i dag av føreseigna i § 17 til å klarleggje eigedomsgrenser for areal som skal bli erverva, kor kommunen sine matrikkeldata er utilstrekkeleg. Jernbaneverket får ved gjennomført oppmålingsforretning gjort det klart kven av grunneigarane dei skal vende seg til. Dette medfører ei forenkling og effektivisering av prosessen med erverv av grunn.

Infrastrukturføretaket vil etter ordlyden i føreseigna ikkje kunne krevje slik klarlegging. Departementet vurderer det som viktig at infrastrukturføretaket får høve til å krevje oppmålingsforretning for å klarleggje eigedomsgrenser. Dette er eit viktig reiskap i arbeidet med grunnkjøp. Departementet meiner av den årsaka at føreseigna bør endrast slik at det nye infrastrukturføretaket får høve til å krevje oppmålingsforretning for å klarleggje eigedomsgrenser etter § 17 i lova.

Merknader i høyringa

Kommunal- og moderniseringsdepartementet seier seg einig i framlegget til endring av matrikkellova §§ 9 og 17, men gjer framlegg om ei presisering i § 17 annet ledd for å syte for at heimelen ikkje blir vidare enn det som er tiltenkt.

Jernbaneverket støtter dei framlagte endringane i lovene som omhandlar erverv av grunn, men meiner *Samferdselsdepartementet* bør vurdere å endre også matrikkellova § 24 fjerde ledd annet punktum slik at infrastrukturføretaket får moglegheit til å stadfeste eigedomsretten ved eigenfråsegn i saker som gjeld arealoverføring eller oppretting av ny matrikkeleining. *Jernbaneverket* kan ikkje sjå at departementet har fulgt opp ein tidlegare oppmoding om at føretaket gis tillating til å foreta førehandsundersøking i medhald av oreigningslova § 4. Infrastrukturføretaket vil ikkje kunne nytte matrikkellova § 41. Eit alternativ som nemnes er at Kongen ved forskrift kan fastsette at tillating til førehandsundersøking etter § 4

fyrste ledd tredje punktum til førebuing av ekspropriasjonsinngrep til jernbaneføremål gis til føretaket eller direktoratet. For Statens vegvesen er det i dag slik at regionvegsejefen har fått delegert fullmakt til å fatte vedtak om førehandsundersøkingar etter oreigningslova § 4, jf. kongelig resolusjon av 15. desember 1972.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet er samd med *Kommunal- og moderniseringsdepartementet* i at det bør vere høve til å regulere nærare i forskrift kven som kan krevje klarlegging av eksisterande grenser utført som særskilt forretning, jf. matrikkellova § 17. Departementet sluttar seg til *Kommunal- og moderniseringsdepartementet* sitt forslag om å endre matrikkellova § 17 annet ledd. Såleis kan føreseigna verte avgrensa mot statsføretak som ikkje har same behov for lovheimelen som til dømes infrastrukturføretaket.

Samferdselsdepartementet er samd med *Jernbaneverket* i at matrikkellova § 24 fjerde ledd vert endra til også å omfatte statsføretak. Etter departementet si oppfatning er det føremålstenleg at føreseigna i matrikkellova som omhandlar areal til offentleg veg og jernbane vert utforma på same vis, fordi også statsføretak vert gitt rettar og pliktar på same måte som statlege rettssubjekt som Jernbaneverket. Dette gjeld sjølv om føresegnene ikkje har like stor praktisk betydning for Jernbaneverket i dag. Desse lovføresegnene har gjerne ein samanheng med kvarandre. Departementet meiner det bør vere høve til å regulere nærare i forskrift kven som kan stadfeste eigedomsretten ved eigenfråsegn for grunn som skal brukast til offentleg veg eller jernbane, og foreslår difor å endre forskriftsheimelen i matrikkellova § 24 sjette ledd.

Samferdselsdepartementet er òg samd med *Jernbaneverket* i at infrastrukturføretaket bør ha heimel til å gjere førehandsundersøkingar. Departementet gjer difor framlegg om å endre matrikkellova § 41 fyrste ledd tredje punktum til også å omfatte statsføretak. Det er av praktisk betydning at infrastrukturføretaket vert gitt heimel til å setje i verk førehandsundersøkingar utan å måtte søkje om samtykke frå grunneigar eller løyve frå politimyndigheita etter oreigningslova § 4 eller kommunen etter plan- og bygningslova § 33-2. Departementet meiner det bør vere høve til å regulere nærare i forskrift kven som kan setje i verk måleoppgåver og liknande på offentleg og privat grunn, og foreslår difor å endre forskriftsheimelen i matrikkellova § 41 sjette ledd.

Departementet meiner den føreslegne endringa i matrikkelova § 41 inneber at det ikkje er naudsynt med delegering av mynde til å treffe vedtak om løyve til førehandsundersøkingar etter oreigningslova § 4, slik *Jernbaneverket* har foreslått.

6 Plan- og bygningslova

Plan- og bygningslova har mellom anna til føremål å samordne statlege, regionale og kommunale oppgåver og gje grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressursar. Planlegging og vedtak skal sikre openheit, medverknad og ein føreseieleg prosess for alle rørde interesser og styresmakter. Det skal leggast vekt på langsiktige løysingar, og konsekvensar for miljø og samfunn skal gjerast greie for.

Jernbaneverket har i dag fleire roller knytt til planlegging etter plan- og bygningslova. Dei to viktigaste er som:

1. tiltakshavar (utarbeider arealplanar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur)
2. forvaltningsstyresmakt (handsamar og gir fråsegner til planar etter plan- og bygningslova utarbeida av andre)

Føresegnene i plan- og bygningslova kan for Jernbaneverket sin del gjelde for rolla som tiltakshavar, rolla som forvaltningsstyresmakt eller begge.

Organisasjonsmodellen for ein reformert jernbanesektor baserer seg på ei gjennomgåande arbeidsfordeling mellom direktoratet og infrastrukturforetaket der direktoratet skal vere strategisk og styrande medan infrastrukturforetaket skal vere operativt og utførande.

Direktoratet vil mellom anna ha ansvar for gjennomføring av konseptvalutgreiingar (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1). Ved gjennomført konseptvalutgreiing og kvalitetssikring vil prosjektet overleverast til infrastrukturforetaket, som i sin tur vil starte planprosessane etter plan- og bygningslova.

I den framtidige organiseringa av oppgåve- og ansvarsdeling mellom direktorat og infrastrukturforetak er det lagt til grunn at infrastrukturforetaket får ansvar for å gjennomføre all planlegging etter plan- og bygningslova. I tillegg vil infrastrukturforetaket få ansvaret for gjennomføring av byggjefasen og ivaretaking av byggherrefunksjonen. Infrastrukturforetaket vil vere tiltakshavar og forvaltningsstyresmakt i prosessar som følgjer plan- og bygningslova kapittel 9,

10, 11 og 12. Dette inneber at alle kommuneplanar og reguleringsplanar som omfattar jernbaneinteresser og som fremjast av andre, vert handsama av føretaket som forvaltningsstyresmakt. Det er i samband med dette naturleg at infrastrukturforetaket òg kan fremje motsegn («innsigelse») etter plan- og bygningslova § 5-4 for å ta vare på jernbanen sine interesser på sama måten, og innanfor dei same rammar som Jernbaneverket gjer det i dag, jf. rundskriv H-2014-2 frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Likevel vil direktoratet òg ha behov for å føre ein dialog med lokale og regionale styresmakter og ha moglegheit til å gi innspel til planer som er fremja av andre, sidan direktoratet får ansvar for å etablere utviklingsplanar for den framtidige jernbanen i Noreg, gjennomføre KVUar mv. Departementet vil i den vidare dialogen med direktoratet og infrastrukturforetaket gi føringar for korleis desse interessene skal ivaretakast i ein reformert sektor.

Dei siste åra har Jernbaneverket fremja motsegn i om lag 40 plansakar kvart år. Dei fleste sakene om motsegn vert fremja mot planløysingar i reguleringsplanar, og dei fleste sakene løysast i forhandlingar med kommunane som planstyresmakt. Eit fåtal sakar går til mekling hjå fylkesmannen jf. plan- og bygningslova § 5-6. I gjennomsnitt er det berre ei plansak kvart år som vert sendt vidare til departementet for avgjerd.

Den organiseringa som er nemnt ovanfor medfører i seg sjølv ikkje behov for lovendringar. Samferdselsdepartementet kan som fagdepartement peike ut den verksemda som skal løyse vedkomande sektor sine interesser i planlegginga etter plan- og bygningslova.

7 Forvaltningslova

Statsforetak er i all hovudsak ikkje underlagd forvaltningslova, jf. statsforetakslova § 4. Dersom eit statsforetak blir gitt heimel til å treffe enkeltvedtak eller utferde forskrift, vil likevel forvaltningslovas reglar gjelde for denne delen av verksemda, jf. forvaltningslova § 1 tredje punktum og Ot.prp. nr. 32 (1990–91) s. 27.

Infrastrukturforetaket vil difor vere underlagd forvaltningslova sine sakshandsamingsreglar ved saksførebuing og vedtak mv. i saker der føretaket utøver offentleg myndigheit, men ikkje elles. Døme på slik maktutøving er dispensasjon etter jernbanelova § 10 og tildeling av ruteleie etter fordelingsforskrifta § 7-1.

8 Offentleglova

Statsføretak er omfatta av offentleglova. I § 2 er verkeområdet til lova regulert, og i fyrste ledd bokstav c og d heiter det at lova gjeld for:

- «c) sjølvstendige rettssubjekt der stat, fylkeskommune eller kommune direkte eller indirekte har ein eigardel som gir meir enn halvparten av røystene i det øvste organet i rettssubjektet, og
- d) sjølvstendige rettssubjekt der stat, fylkeskommune eller kommune direkte eller indirekte har rett til å velje meir enn halvparten av medlemmene med røysterett i det øvste organet i rettssubjektet.»

Statsføretak vil vere omfatta av bokstav c og d. Med heimel i offentleglova § 2 tredje ledd kan Kongen gi forskrift om at lova ikkje skal gjelde for statsføretak dersom det må reknast som naudsynt ut frå omsynet til arten av verksemda, konkurransesituasjonen eller andre særlege tilhøve. Det same gjeld dersom det gjeld unntak frå innsynsretten for det alt vesentlege av dokumenta til verksemda når særlege tungtvegande omsyn tilseier det.

Samferdselsdepartementet ser ingen særskilde omsyn som taler for å gjere unntak for infrastrukturføretaket frå offentleglovas føresegner. Infrastrukturføretaket har eit viktig samfunnsoppdrag i forvaltninga og utviklinga av jernbanens infrastruktur, og departementet meiner det er viktig at verksemda er tilstrekkeleg open og gjennomsiiktig for å sikre kontrollen frå ålmenta og tilliten til det offentlege. Infrastrukturføretaket vil dermed vere underlagd offentleglova.

Det går fram av offentlegforskrifta § 11 annet ledd at eit statleg organ som utøver eigarskap til eit sjølvstendig rettssubjekt som nemnt i offentleglova § 2 fyrste ledd bokstav c, eller står for utveljing av medlemmer til det øvste organet i eit sjølvstendig rettssubjekt som nemnt i offentleglova § 2 fyrste ledd bokstav d, er klageinstans når det sjølvstendige rettssubjektet har avslått eit krav om innsyn. Det vil etter dette vere Samferdselsdepartementet som vert klageinstans for infrastrukturføretakets avgjerd om avslag på krav om innsyn.

9 Mållova

Det følgjer av mållova § 1 fyrste punktum at bokmål og nynorsk er likeverdige målformer og skal vere likestilte skriftspråk i alle organ for stat, fylkeskommune og kommune. Det same gjeld for

private rettssubjekt når det treffer enkeltvedtak eller utferdar forskrift, jf. annet punktum. Paragrafen gir uttrykk for eit prinsipp om at norske offentlege organ pliktar å kjenne begge målformene, og at private kan nytte begge målformene når dei vender seg til offentlege organ. Dei materielle reglane i mållova «om plikt til å nytte bokmål og nynorsk» gjeld likevel berre for «statstenesta» jf. § 2 til lova.

Om statsføretak er omfatta av dei materielle reglane følgjer ikkje av ordlyden i lova. Spørsmålet er omtala i St.meld. nr. 48 (2002–2003) kapittel 12.6. Her heiter det at:

«Det har lenge vore uklårt kor langt verkeområdet for målbruksreglane strekkjer seg når det gjeld ulike statstilknytte organ eller verksemder som ikkje er ein organisatorisk del av forvaltninga, men i staden eigne rettssubjekt, så som til dømes aksjeselskap, føretak, særlovselskap, stiftingar eller liknande.»

Vidare heiter det:

«Føretak som følgjer den ordinære statsføretakslova, bør omfattast av målbruksreglane, eventuelt med individuelle tilpassingar. Statsføretaksforma representerer ei form for fristilling frå den ordinære forvaltninga, men skal samstundes leggja til rette for å ivareta særlege sektorpolitiske omsyn og sterkare politisk styring og kontroll enn det som er tilfelle for til dømes statlege aksjeselskap. Tilknyttinga til staten er dermed så pass nær at det er rimeleg å krevja at dei også tek kulturpolitiske omsyn, samstundes som dei ikkje er utsette for så sterk konkurranse frå private at slike omsyn kan representera alvorlege ulemper.»

Infrastrukturføretaket vil etter dette vere omfatta av verkeområdet til mållova.

Etter mållova § 3 kan Kongen gjere unntak, heilt eller dels, for visse organ eller verksemder som blir omfatta av verkeområdet til lova.

Samferdselsdepartementet ser ingen særskilde omsyn som taler for å gjere unntak for infrastrukturføretaket frå verkeområdet til mållova. Infrastrukturføretaket vil dermed vere underlagd mållova.

10 Arkivlova

Arkivlova inneheld reglar om arkivplikt. Lova skil mellom offentleg arkiv og private arkiv.

Arkivplikt etter reglane om offentlege arkiv (kapittel 2) gjeld for alle offentlege organ med unntak for organ for Stortinget, jf. § 5. I Ot.prp. nr. 77 (1991–92) side 23 heiter det at:

«Etter dei definisjonane som er lagde til grunn i lovutkastet her, har offentlege forvaltningsorgan, institusjonar og forvaltningsbedrifter offentlege arkiv. Arkivet i føretak organiserte etter lova om statsføretak, eller reine næringsverksemdar organiserte som aksjeselskap eller lutlag vert etter lovutkastet her derimot å definera som privat, jamvel om offentlege instansar eig alle aksjane eller lutane.»

Arkiva til statsføretak vil dermed vere underlagde reglane om privat arkiv etter kapittel 3.

Det følgjer av arkivlova § 20 at Riksarkivaren kan fatte avgjerd om at infrastrukturføretaket framleis skal vere underlagd reglane for offentleg arkiv, sjølv om det vart omdanna til eit sjølvstendig rettssubjekt åtskilt frå staten.

Samferdselsdepartementet meiner infrastrukturføretaket bør vere underlagd regelen om offentleg arkiv. Det er etter departementet sitt syn sterke grunnar som talar for at infrastrukturføretaket verksemd er av ein slik art at reglane om offentleg arkiv bør gjelde. Føretaket vil treffe vedtak som har monaleg påverknad for samfunnet, og det vil forvalte store verdiar og ressursar på vegne av det offentlege. Slik verksemd bør etter departementet sitt syn vere budd på offentleg kontroll ved m.a. å føre eit offentleg arkiv. Departementet vil difor be Riksarkivaren fatte avgjerd om at reglane om offentleg arkiv i arkivlova skal gjelde for føretaket.

11 Økonomiske og administrative konsekvensar

Meldinga gjer greie for kva for effektar og økonomiske og administrative konsekvensar jernbanereforma i heilskap vil føre med seg, sjå kapittel 5 og 6 i meldinga.

Departementet har vurdert dei gjeldande lovene i lys av målsetjinga om at reforma m.a. skal medføre effektiv ressursbruk og ein fornuftig arbeidsdeling mellom aktørane i sektoren. Fleire av dei nemnde lov- og forskriftsendringane kjem av eit ønske om å sikre effektive og rasjonelle prosessar for infrastrukturselskapet, på lik line med dei prosessane som Jernbaneverket har i dag. Dersom desse lovendingane blir vedtekne er det rimeleg å forvente at dei administrative og

økonomiske konsekvensane blir små. Dette følgjer av at både private partar og offentlege styresmakter vil vere i stand til å kommunisere og samhandle med infrastrukturføretaket på liknande vis som det i dag vert gjort med Jernbaneverket. På denne måten kan dei forventede effektane enkelt bli realisert. Dette gjeld fyrst og fremst framlegga som er omtala i kapittel 5.

Det er ei tydeleg uttalt målsetjing at tryggleiken ved jernbanen ikkje bør svekkast ved gjennomføringa av reforma. Dette gjeld òg den nasjonale samfunnstryggleiken og vernebuinga. Tilsvarende er det ønskjeleg å leggje til rette for ein vel fungerande konkurranse på likeverdige og ikkje-diskriminerande vilkår. Desse målsetjingane er det teke omsyn til i forslaga som er gjennomgått i kapittel 4.

Vernebuingsoppgåver og aktivitetar aktørane kan bli pålagde etter den framlagde heimelen i jernbanelova § 6 b vil berre i liten grad få økonomiske og administrative konsekvensar for dei det gjeld. I dag gjer Jernbaneverket mange av dei oppgåvene som følgjer av den framlagde heimelen. Etter reforma vil desse oppgåvene fordelast mellom det nye infrastrukturføretaket og jernbanedirektoratet, og samla sett vil desse aktørane ikkje bli pålagde nye oppgåver. Departementet legg til grunn at dei etablerte private aktørane har tilfredsstillande vernebuing i dag, og desse vil difor ikkje bli pålagde nokon vesentlege byrder av administrativ eller økonomisk art. Fører eit pålegg til vesentlege kostnader for dei private aktørane, og kostnadene ikkje vart oppveia av motsvarande fordelar, skal departementet fastsetje eit rimeleg vederlag. Departementet legg likevel til grunn at pålegg berre blir nytta i dei tilfella der det ikkje er mogeleg å nå fram til frivillige ordningar med dei private aktørane.

Dei andre endringsforslaga fører med seg minimale konsekvensar for dei aktørane som er gjenstand for tilsyn, samstundes som tilliten til jernbanen som ei trygg transportform vert styrka. Vidare vil desse endringane m.a. forenkla gjennomføringa av tilsyn for Statens jernbanetilsyn og gjere rettstilstanden for dei som nyttar seg av leverandørar, så vel som for leverandørane sjølve, føreseieleg. Endringane vil truleg òg ha positive verknadar for korleis jernbanemarknadane fungerer.

Å oppheve føresegnene som er nemnde i kapittel 4.4–4.6 vil òg kunne gje ein klårare rettstilstand. Dette har samanheng med innføring av andre føresegner som følgje av gjennomføring av direktiv 2012/34/EU om eit felles europeisk jernbaneområde. Samla sett vil desse endringane ha

positive effektar for korleis jernbanemarknadane fungerer, ettersom dei gir eit heilskapleg regelverk for tilgang til jernbanenett og relaterte tenester, strukturelle krav til sektoren som m.a. hindrar kryssubsidiering, eit velfungerande marknads- overvakingsorgan mv.

12 Særskilde merknader

Merknader til jernbanelova

Til § 2

Regelen vert formulert noko annleis ved at alternativet for unntak etter bokstav c vert tatt ut. Dei to andre grunnlaga for unntak vil framleis vere til stade, og ha same tyding som før.

Til § 6 annet ledd

Føresegna gjer det tydeleg at den einskilde verksemda har ansvaret for tryggleiken for sin del av jernbanesystemet. Dette gjeld òg når ein oppgåve eller aktivitet vert utført av ein leverandør. Verksemda må styre sine leverandørar på ein slik måte at tryggleiksnivået er like høgt som om verksemda sjølv hadde utført oppgåva eller aktiviteten. Dette er i tråd med prinsippa som følgjer av EØS-avtala, sjå særleg direktiv 2004/49/EF artikkel 4. Føresegna er særleg retta mot ansvaret for at jernbanelovgivinga er etterlevd. Straffansvaret vil framleis følgje av jernbanelova § 22.

Til § 6 b

Føresegna i framlegget følgjer jernbanelovas verkeområde og gjeld for alle som driv aktivitet knytt til jernbane. Dei sentrale aktørane vil særleg vere infrastrukturforetaket, jernbanedirektoratet og dei einskilde jernbaneforetaka. Det blir opna for at

departementet kan presisere i forskrift kven som blir omfatta av verkeområda til føresegna og korleis ansvaret skal fordelast. Føresegna melder kva vernebuingsoppgåver departementet kan påleggje aktørane i jernbanesektoren.

Av omsyn til aktørane økonomiske stilling vert det føreslått innført ei skjønsmessig vederlagsordning for dei som blir pålagde vernebuingsoppgåver. Ordninga gjer det mogeleg å kome fram til konkrete og rimelege resultat basert på ei samla vurdering. Aktørane har ikkje noko rettskrav på fullt vederlag, men departementet føreset at ein så langt det er mogeleg skal søkje å dekkje vernebuingsbehov gjennom frivillige og avtalebaserte ordningar. Berre i dei tilfella når det ikkje er mogeleg å nå fram til slike ordningar, kan departementet gi pålegg. Departementet legg til grunn at det vert gitt forskrift med nærare vilkår om utmåling av vederlag.

Til § 11 fjerde ledd

Føresegna er utforma for å sikre at einskilde personar kan varsle tilsynsmyndigheiten om kritikkverdige høve i ein jernbaneverksemd utan å vere uroa for at deira identitet skal komme offentlegheita eller den aktuelle jernbaneverksemda til kjenne. Dette kan vere seg gjennom direkte identifikasjon ved offentleggjing av namn eller ved at innhaldet eller opplysingar i varslinga er av en slik art at dei er egna til å identifisere varslaren.

Informasjon om opplysningar som ikkje vil bidra til å identifisere varslaren kan gis ut. Føresegna i tredje punktum opnar for at dersom særlege grunner taler for det kan opplysningane bringast vidare. Slike særlege grunner kan t.d. vere at varslaren sjølv samtykker til det, at opplysningane allereie er offentleg kjende eller alminneleg tilgjengelege andre stader, at tungtvegande offentlege omsyn tilseier det og liknande.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren).

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak til lov om endringar i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)

I

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. vert det gjort følgjande endringar:

§ 2 skal lyde:

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak helt eller delvis unnta fra loven jernbane som i hovedsak har et annet formål enn transport, eller som ikke vil utgjøre en vesentlig trafikk-sikkerhetsrisiko.

§ 6 nytt annet og tredje ledd skal lyde:

Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet etter første ledd, skal sørge for at virksomheten drives sikkert, og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av loven, er oppfylt. Dette gjelder selv om deler av driften utføres av en eller flere leverandører.

Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet, skal stanse driften dersom hensynet til sikkerheten tilsier det.

Noverande annet ledd blir fjerde ledd.

Ny § 6 b skal lyde:

§ 6 b (Nasjonal beredskap)

For å sikre nødvendig samfunnsikkerhet og beredskap i ekstraordinære situasjoner, kriser og krig, kan departementet pålegge den som driver aktivitet knyttet til jernbane, å utføre oppgaver i form av

- a) beredskapsplanlegging
- b) rapportering eller utveksling av informasjon
- c) fysisk og logisk sikring av viktige anlegg og systemer
- d) transporttjenester i alle ledd av transportkjeden
- e) samarbeid med andre nasjonale eller internasjonale aktører
- f) gjennomføring av eller deltagelse i øvelser og militære operasjoner.

Medfører et pålegg vesentlige kostnader for den det er rettet mot, og disse ikke oppveies av tilsvarende fordeler, skal departementet fastsette et rimelig vederlag for dette.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om pålegg etter første ledd og vederlag etter annet ledd, herunder hvilke virksomheter som skal omfattes, koordinering av oppgaver mellom virksomheter, regler for utmåling av vederlag, og forholdet til beredskapsplanlegging etter annen lovgivning.

§ 8 a skal lyde:

Departementet gir forskrifter om tilrettelegging for og gjennomføring av konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane, herunder utfylling av bestemmelsene i §§ 8 b til 8 d.

§ 8 c vert oppheva.

§ 8 d vert oppheva.

§ 8 e vert oppheva.

§ 8 f blir ny § 8 c.

§ 8 g blir ny § 8 d.

§ 10 fyrste ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Departementet er klageinstans for vedtak etter første punktum.

§ 11 skal lyde:

Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes.

Enhver skal etter pålegg fra tilsynsmyndigheten gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver. Tilsynsmyndigheten kan bestemme hvilken form opplysningene skal gis i.

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. En representant for virksomheten har rett til, og kan pålegges, å være til stede under tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan likevel bestemme at representanter for virksomheten ikke skal være til stede ved intervjuer av arbeidstakere. Det samme gjelder hvis tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe, eller hvis formålet med tilsynet kan settes i fare.

Alle som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten, har taushetsplikt om innholdet i dokumenter som inneholder meldinger, tips eller lignende om lovbrudd, og om opplysninger om slike dokumenter, når slik informasjon kan bidra til å identifisere avsenderen. Taushetsplikten gjelder også overfor den som opplysningene omhandler. Slik taushetsplikt er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre dersom særlige grunner tilsier det.

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korri-gerende tiltak.

Tilsynsmyndigheten kan påby stans av drif-ten helt eller delvis når sikkerhetsmessige hen-syn krever det. Om nødvendig kan den kreve politiets hjelp til å gjennomføre påbudet.

Departementet kan videre tilbakekalle tilla-telse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten og politiet, Nasjonal sikker-hetsmyndighet, Direktoratet for samfunnssikker-het og beredskap eller tilsvarende myndigheter gjensidig og etter forespørsel utveksle de opplys-ninger som er nødvendige for å sikre jernbanen mot tilsiktede uønskede handlinger.

§ 11 a første ledd skal lyde:

Departementet fører tilsyn med og kontrolle-rer at kravene fastsatt i eller i medhold av §§ 7 b og 8 b til 8 d i denne lov er oppfylt, herunder til-syn med avtaler mellom virksomhet som tildeles avtale om persontransport med jernbane og det offentlige, samt mellom slike virksomheter.

II

I lov 8. februar 1980 nr. 2 om pant skal § 1-11 fjerde ledd første punktum lyde:

Pantere rett i fast eiendom som erverves av stat, *statsforetak*, fylkeskommune eller kommune til veg- eller jernbaneformål, faller bort ved ervervet.

III

I lov 7. juni 1935 nr. 2 om tinglysning skal § 38 b første ledd første punktum lyde:

Matrikkelenhet ervervet til veg- eller jernbane-formål som eies av stat, *statsforetak*, fylkeskom-mune eller kommune, kan vedkommende myndighet få grunnbokshjemmel til som eier, når vedkommende myndighet erklærer å være eier.

IV

I lov 17. juni 2005 nr. 101 om egedomsregistre-ring vert det gjort følgjande endringer:

§ 9 første ledd bokstav f skal lyde:

f) staten, *statsforetak*, fylkeskommunen eller kommunen når grunnen er tileigna til offent-leg veg- eller jernbaneformål,

§ 17 første ledd bokstav b skal lyde:

b) staten, *statsforetak*, fylkeskommune eller kom-mune.

§ 17 annet ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi nærare reglar om klarlegging av eksisterande grense og om kven som kan krevje dette, under dette frita frå krav om oppmålingsforretning.

§ 24 fjerde ledd annet punktum skal lyde:

Stat, *statsforetak*, fylkeskommune og kommune kan i sak som gjeld arealoverføring eller oppret-ting av ny matrikkeleining, stadfeste egedoms-retten ved eigenfråsegn for grunn som skal brukast til offentleg veg eller jernbane.

§ 24 sjetle ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi nærare reglar om melding til tinglysning, utferding av matrikkelbrev og høve til å stadfeste egedomsrett ved eigenfråsegn, og kan under dette fastsetje rutinar som sikrar samsvar mellom matrikkelen og grunnboka.

§ 41 første ledd tredje punktum skal lyde:

Tilsvarende gjeld for andre måleoppgåver som blir utførde på oppdrag av stat, *statsforetak* eller kommune, eller under rettleiing av kommunen eller staten sitt geodetiske fagorgan.

§ 41 sjetle ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi nærare reglar om oppmålingsarbeid, under dette kva for andre lover retten til å utføre oppmålingsarbeid skal gjelde tilsvarende for og kven som har rett til å utføre oppmålingsarbeidet.

V

Lova gjeld frå den tida Kongen fastset.